

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

กมล สนิทเกษตริณ. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน.

กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2523.

จิต เศรษฐบุตร. กฎหมายลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522.

_____. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยบุคคล. พระนคร: โรงพิมพ์ไทยพิมพ์การ,

2482.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานการสัมมนาเรื่องการขนส่งทางทะเล: ปัญหาและแนวทางแก้ไข.

พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2526.

_____. รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่องกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล:

ความจำเป็นและผลกระทบ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:

สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

จำรูญ เนติศาสตร์, หลวง. วิธีพิจารณาความแพ่ง. พิมพ์ครั้งที่ 2. พระนคร:

โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2492

ชลอ ว่องวัฒนาทิกุล. กฎหมายอากาศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์,

2528.

นพนิตี สุริยะ. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528.

ปรีดี เกษมทรัพย์. สัมมนาในวิชากฎหมายแพ่ง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2522.

เพิ่ม ลิ้มปัสวัสดิ์. "การบิณฑาณิษฐ์ของไทย," ใน หนังสืออนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลอากาศโท เพิ่ม ลิ้มปัสสวัสดิ์, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 1519.

ร. แลงกาด์.. ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กฎหมายเอกชน). คำสอนชั้นปริญญาโท มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 3. พระนคร: โรงพิมพ์พระจันทร์, 2478.

วงศ์ วีระพงษ์. แห่งฝรั่งเศษ ชุดที่ 2. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

_____. คำอธิบายลักษณะละเมิด. พระนคร: โรงพิมพ์สายอักษร, 2514.

วิชญ์ เครื่องงาม. การใช้กฎหมายระหว่างประเทศในระบบกฎหมายไทย. รายงานผลการวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.

สุธาบดี ลัดตบุศย์. กฎหมายแห่งและพาณิชย์เปรียบเทียบ 1. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

_____. กฎหมายทะเล. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.

เสริม วินิจฉัยกุล. กฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้. พระนคร: มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2483.

เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., กฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2). พระนคร: โรงพิมพ์ศรีพัฒนา, 2478.

_____. กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด. พระนคร: มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2479.

หยุด แสงอุทัย. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524.

_____. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2523.

อัมพร จันทรวิจิตร. คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ใ้
คำประกัน จำนอง จำนำ ตัวแทน นายหน้า ประกันภัย รับขน และเก็บของในคลัง
สินค้า. กรุงเทพฯ: คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2517.

เออู๊ด เอช. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พระนคร: โรงพิมพ์นิติสาส์น, 2477.

บทความวารสารและเอกสารอื่น

กมล สนธิเกษคริน. "ความรับผิดชอบของผู้รับขนระหว่างประเทศ," วารสารกฎหมาย
จุฬาลงกรณ์ (กันยายน 2519): 76-83.

การบินพาณิชย์, กรม. "ประวัติการขนส่งทางอากาศของไทย," ข่าวสารการบินพาณิชย์
(ตุลาคม 2525): 13-20.

_____. "International Scheduled Traffic at Bangkok International
Airport, July-September 1987," วารสารการบินพาณิชย์
(เมษายน 2531): 31-32.

เกริก วณิกกุล. "กฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งของทางทะเล: หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง."
วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์ (ธันวาคม 2529-มีนาคม 2530): 121-179.

คณิง ฉาไชย. "ปัญหาบางเรื่องเกี่ยวกับการขัดกันแห่งกฎหมาย," บทคัดย
(ปีที่ 28, ฉบับที่ 4, 2514): 890-916.

ชิงชัย มะโนทัย. "เมื่อผมดำเนินคดีเครื่องบินตก," วารสารนายความ (พฤษภาคม 2517):
61-73.

ไชยวัฒน์ บุนนาค. "กฎหมายการบิน," บทคัดย (ปีที่ 34, ฉบับที่ 2520): 21-35.

_____. "บทความเรื่องกฎหมายพาณิชย์ทะเล," บทคัดย (เล่มที่ 38 ตอนที่ 1,
2524): 36-48.

ประจิด โรจนพฤกษ์. "การทำสนธิสัญญาภายใต้รัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน," สรุณมย
(ปีที่ 19, 2512)

พจนานิมิตต์. "สภาพการณ์ขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก,"
การบินพาณิชย์ (มกราคม 2530): 23-28.

ไพจิตร บุญพันธ์. "หลักกฎหมายทั่วไป," ตุลพาหะ (เมษายน 2517): 2-9.

วัชรินทร์ จารุณี. "ระบบเวอร์ซอ," วารสารการบินพาณิชย์ (ตุลาคม 2524): 21-28.

_____. "ระบบเวอร์ซอ," วารสารการบินพาณิชย์ (มกราคม 2525): 15-29.

_____. "ระบบเวอร์ซอ," วารสารการบินพาณิชย์ (เมษายน 2525): 32-38.

ศิริศักดิ์ ดิยะพรรณ. "ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อ
 ผู้ใช้บริการ," วารสารอัยการ (กันยายน 2524): 14-22.

_____. "ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการบินขนส่งระหว่างประเทศต่อผู้
 บริการ (2)," วารสารอัยการ (พฤศจิกายน 2524): 29-40.

อัมพร จันทรวิจิตร. "เขตราคาชีวิต และความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกายของท่าน
 เมื่อท่านเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศอย่างไร," วารสารกฎหมาย
 จุฬาลงกรณ์ (ปีที่ 1 ฉบับที่ 1, 2516-2517): 50-51.

_____. "บันทึกข้อเปรียบเทียบระหว่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศฉบับปัจจุบัน
 กับร่างพระราชบัญญัติใหม่," รายงานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 6/2497,
 สมัยสามัญ ชุดที่ 1, วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2497, วาระ 1.

วิทยานิพนธ์

กล่อม อิศรพันธ์. "หลักทั่วไปว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด," วิทยานิพนธ์หลักสูตร
 ชั้นปริญญาโทภาค 2 ทางคณะนิติศาสตร์ ในลักษณะวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์
 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2497.

ญาณิ มโนทิโมกษ์. "หลักการตีความในกฎหมายไทย," วิทยานิพนธ์ปริญญาโท
 สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521.

วิชา มั่นสกุล. "ความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของตนเอง," วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต
 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2526.

ศิริชัย วัฒนโยธิน. "อำนาจฟ้องคดีแพ่ง," วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

สุผานิต มั่นสุข. "เขตอำนาจศาล," วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.

สัมภาษณ์

อัมพร จันทรวิจิตร. สัมภาษณ์, 23 พฤศจิกายน 2531.

ภาษาอังกฤษ

Book

A.K.R. Kiralpy. The English Legal System. London: King's College,
1978.

Georgette Miller. Liability in International Air Transport.
U.S.A.: New York, 1977.

J.L. Magdelenat. Case and Materials on Air and Space Law.
Canada: Mc. Grill University, 1981.

Lord Mc. Nair. The Law of the Air. London: Stevens & Son, 1964.

Michael Milde, Cse. The Problem of Liability in International
Carriage by Air. Praha: University Karlova, 1963.

N.H. Moller. The Law of Civil Aviation. London: Sweet and Maxwell
Ltd., 1963.

Peter Martin, JD. Mclean, Elizabeth de Monttaur Martin and RD. Margo.
Shawcross and Beaumont: Air Law Forth Edition,
London: Butterworth & Co. Ltd., 1986.

; Rene H. Mankiewicz, Dr. The Liability Regime of the International
Air Carrier Netherlands: Kluwer Law and Taxation, 1981.

Journal

H.L. Silets. "Something Special in the Air and on the Ground:
the Potential for Unlimited Liability of International Air
Carrier for Terrorist Attacks Under the Warsaw Convention
and its Revisions," Journal of Air Law and Commerce,
Volume 54, No. 2 (Spring 1988): 321-374.

William D. Wiles, III. "Case Notes: Warsaw Convention,"
Journal of Air Law and Commerce Volume 39. No. 3.
(Summer, 1978): 317-482.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก .

(อนุสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาคภาษาไทย คำแปลโดยกระทรวงการต่างประเทศ)*

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

*ในการนี้ผู้เขียนได้ปรับปรุงรายละเอียดบางประการในบันทึก
ให้สอดคล้องกับคำแปลของอนุสัญญาด้วย .

บันทึก

หลักการของอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ

ทางอากาศ ซึ่งทำ ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศ ทางอากาศ, มีหลักการ, เพื่อจำกัดจำนวนค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย, อันผู้ทำการรับขน ทางอากาศจะพึงชดใช้แก่ผู้เสียหาย, ในกรณีที่ได้รับขนของตนเป็นเหตุให้ผู้โดยสาร เสียชีวิต, หรือได้รับบาดเจ็บ, หรือ เป็นเหตุให้หีบห่อซึ่งได้รับการตรวจแล้ว, หรือสินค้า, ถูกทำลาย, หรือสูญหายไป, โดยกำหนดว่า, ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบดังนี้ คือ:

1. ต่อความเสียหาย, ซึ่งเกิดขึ้นแก่ชีวิต, หรือร่างกายของคนโดยสารคนละ ไม่เกิน 125,000 แฟรงค์, อย่างไรก็ตาม, ความรับผิดชอบต่อความเสียหาย, ซึ่งเกิดขึ้นแก่ชีวิต, หรือร่างกายของคนโดยสารนี้, ผู้ขนส่งทางอากาศกับคนโดยสารอาจตกลงกันเป็นพิเศษ, กำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้สูงกว่า 125,000 แฟรงค์ก็ได้.

2. ต่อความเสียหาย, ซึ่งเกิดขึ้นแก่หีบห่อ, ซึ่งได้รับการตรวจแล้ว, และสินค้าไม่ เกินกว่ากิโลกรัมละ 250 แฟรงค์, แต่ถ้าผู้ส่งได้แจ้งให้ทราบเป็นพิเศษ, ว่าค่าของของนั้น, เป็นจำนวนเท่าใด, ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบ, ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้ ไม่เกินจำนวนที่ผู้ส่งแจ้ง, อย่างไรก็ตาม, หากผู้ขนส่งทางอากาศ, สามารถพิสูจน์ได้, ว่าจำนวนเงิน ที่ผู้ส่งแจ้งไว้นั้น, สูงกว่าค่าอันแท้จริงของของ, ผู้ขนส่งทางอากาศหาว่าต้องรับผิดชอบในการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามจำนวนที่ผู้ส่งแจ้งไม่.

3. ต่อความเสียหาย, ซึ่งเกิดขึ้นแก่สิ่งของ, ซึ่งอยู่ในความดูแลของคนโดยสารเอง, ไม่เกิน 5,000 แฟรงค์, สำหรับคนโดยสารหนึ่งคน, อย่างไรก็ตาม, หากความเสียหาย เกิดขึ้น, เพราะการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่งทางอากาศ, ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายโดยไม่จำกัดจำนวน, อนึ่ง, สำหรับความรับผิดชอบ ของผู้ขนส่งทางอากาศที่กล่าวมา, จะมีก็แต่เฉพาะเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน, หรือบนอากาศเท่านั้น, ทารวมถึงความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากการขนส่งทางภาคพื้นดิน, ทางทะเล, หรือแม่น้ำซึ่งอยู่นอกท่าอากาศยานด้วยไม่, กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ, ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบ ต่อความเสียหายซึ่งเกิดขึ้น, เฉพาะระหว่างสนามบินต่อสนามบินเท่านั้น.

สำหรับการดำเนินคดีตามอนุสัญญาฉบับนี้, ผู้เสียหายอาจจะนำคดีขึ้นฟ้องร้องว่ากล่าว,
ณ ศาลของประเทศภาคีซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศ, หรือที่ดั่งที่ทำการใหญ่ของผู้ขนส่งทางอากาศ
มีภูมิลำเนาอยู่, หรือ ณ ศาลซึ่งผู้ขนส่งทางอากาศดั่งที่ทำการอยู่ในเขตอำนาจ, หรือ ณ ศาล
ที่ทำการรับขนไปก็ได้. อายุความฟ้องร้องคดีตามอนุสัญญาฉบับนี้, มีกำหนด 2 ปี นับแต่วันที่
ไปถึงจุดหมายปลายทาง, หรือนับแต่วันที่อากาศยานควรจะถึง, หรือนับแต่วันที่การขนส่งสิ้นสุดลง.



ศูนย์วิทยพัรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำแปล

อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎหมายบางประการ
เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

หมวด 1

ขอบข่าย - บทนิยาม

ข้อ 1

(1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนระหว่างประเทศทั้งปวงซึ่งบุคคล สัมภาระ
เดินทางหรือของซึ่งกระทำโดยอากาศยานเพื่อสินจ้าง อนุสัญญานี้ใช้แก่การรับขนไม่คิดสินจ้าง
โดยอากาศยานซึ่งวิสาหกิจขนส่งทางอากาศเป็นผู้กระทำด้วยเหมือนกัน

(2) เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า "การรับขนระหว่างประเทศ"
หมายความถึงการรับขนใด ๆ ซึ่งตามสัญญาที่คู่สัญญาได้ทำไว้ มีถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง
ตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาสองประเทศ หรือ มีฉะนั้นก็ภายในอาณาเขตของ
อัครภาคีผู้ทำสัญญาประเทศเดียว ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขน หรือมีการขนถ่ายหรือไม่
ก็ตาม หากว่ามีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย อธิราชย์
อาณัติ หรืออาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ถึงแม้ว่าประเทศนั้นมิได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้ก็ตาม
การรับขนอันปราศจาก ถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกัน เช่นว่านี้ ระหว่างอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย
อธิราชย์ อาณัติ หรืออาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีเดียวกันนั้น ไม่ถือว่าเป็นการรับขน
ระหว่างประเทศ เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้

(3) เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ การรับขนซึ่งกระทำโดยผู้รับขน
ทางอากาศหลายสิบต่อกันไป ถือว่าเป็นการรับขนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยก หากว่าคู่สัญญา
ถือว่าเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญา
เป็นชุดก็ตาม และย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศเพียงเพราะว่า
สัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดจะต้องปฏิบัติทั้งหมดภายในอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย
อธิราชย์ อาณัติ หรืออาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาอัครภาคีเดียวกัน

ข้อ 2

- (1) อนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่การรับขนซึ่งกระทำโดยรัฐ หรือโดยทบวงการ เมือง ซึ่งได้จัดตั้งขึ้นถูกต้องตามกฎหมายหากว่าการรับขนนั้นตกอยู่ภายในเงื่อนไขที่ได้วางไว้ในข้อ 1
- (2) อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนซึ่งกระทำตามข้อกำหนดของอนุสัญญา การไปรษณีย์ระหว่างประเทศฉบับใด ๆ

หมวด 2เอกสารการรับขนตอน 1 ตัวโดยสาร

ข้อ 3

- (1) สำหรับการรับขนคนโดยสาร ผู้รับขนต้องส่งมอบตัวโดยสารซึ่งจะต้องมี รายการต่อไปนี้
- (ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตัว
 - (ข) ถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง
 - (ค) ถิ่นที่หยุดพักดังที่ตกลงกันไว้ โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้รับขนจะสงวนสิทธิ์ ที่จะเปลี่ยนแปลงถิ่นที่หยุดในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธิ์นั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผล ทำให้การรับขนสูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ
- (ง) (ง) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับขนรายเดียวหรือหลายราย
- (จ) คำแถลงว่าการรับขนนั้นอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบซึ่ง อนุสัญญานี้วางไว้
- (2) การที่ตัวโดยสารไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อ ความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์แห่งอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับขนยอมรับคนโดยสารโดยไม่ได้ส่งมอบตัวโดยสาร ผู้รับขนนั้นจะไม่มีสิทธิ์ ใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งก้ำจืดหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

ตอน 2 คำสัญญาระเดินทาง

ข้อ 4

(1) สำหรับการรับขนส่งสัมภาระเดินทาง นอกจากของส่วนตัวชิ้นเล็กซึ่งคนโดยสารรับภาระเอง ผู้รับขนส่งต้องส่งมอบตัวสัมภาระเดินทาง

(2) ตัวสัมภาระเดินทางจะต้องทำคู่กันเป็น 2 ใบ ส่วนหนึ่งสำหรับคนโดยสาร และอีกส่วนหนึ่งสำหรับผู้รับขนส่ง

(3) ตัวสัมภาระเดินทางจะต้องมีรายการต่อไปนี้ คือ

(ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตัว

(ข) ถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง

(ค) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับขนส่งรายเดียวหรือหลายราย

(ง) หมายเลขของตัวโดยสาร

(จ) คำแถลงว่าจะส่งมอบสัมภาระเดินทางแก่ผู้ถือตัวสัมภาระเดินทาง

(ฉ) จำนวนและน้ำหนักของหีบห่อ

(ช) จำนวนมูลค่าที่ได้แถลงไว้ตามข้อ 22 (2)

(ซ) คำแถลงว่าการรับขนส่งอยู่ในบังคับแห่งข้อกฎหมายเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบ

ซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้

(4) การที่ตัวสัมภาระเดินทางไม่มีอยู่ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขนส่ง ซึ่งอย่างไรก็ตาม จะต้องอยู่ในบังคับแห่งข้อกฎหมายเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับขนส่งยอมรับสัมภาระเดินทางโดยไม่ได้ส่งมอบตัวสัมภาระเดินทาง หรือถ้าตัวสัมภาระเดินทางไม่มีรายการดังที่ระบุไว้ใน (ง) (ฉ) และ (ซ) ข้างต้นแล้ว ผู้รับขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งกำจัดหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

ตอน 3 ไบตราส่งทางอากาศ

ข้อ 5

(1) ผู้รับขนของทุกรายมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งทำขึ้น และมอบไว้แก่ตน ซึ่งเอกสารที่เรียกว่า "ไบตราส่งทางอากาศ" ผู้ตราส่งทุกรายมีสิทธิเรียกให้ผู้รับขนส่งยอมรับเอกสารนี้

(2) การที่เอกสารนี้ไม่มีอยู่ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขนซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ ภายใต้บังคับแห่งบทข้อ 9

ข้อ 6

(1) ผู้ตราส่งจะต้องทำไบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับเป็น 3 ส่วน และให้ไว้พร้อมกับของ

(2) ส่วนแรกให้หมายความไว้ว่า "สำหรับผู้ขนส่ง" และผู้ตราส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อ ส่วนที่สองให้หมายไว้ว่าสำหรับผู้รับตราส่งและผู้ตราส่งและผู้ขนส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อและให้ส่งไปกับของ ส่วนที่สามนั้นผู้ขนส่งจะเป็นผู้ลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ตราส่งหลังจากที่ได้ยอมรับของแล้ว

(3) ผู้ขนส่งจะได้ลงลายมือชื่อเมื่อได้ยอมรับของ

(4) ลายมือชื่อของผู้ขนส่งจะประทับตราก็ได้ ส่วนของผู้ตราส่งจะพิมพ์หรือประทับตราก็ได้

(5) ถ้าผู้ขนส่งทำไบตราส่งทางอากาศขึ้นโดยคำร้องของผู้ตราส่ง ให้ถือว่าภายใต้บังคับแห่งข้อพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งได้ทำเช่นนั้นแทนผู้ตราส่ง

ข้อ 7

ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ตราส่งทำไบตราส่งแยกเป็นหลายใบได้ในเมื่อมีที่บ่อมากกว่าหนึ่งชิ้น

ข้อ 8

ใบตราส่งทางอากาศจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้

- (ก) ถิ่นที่และวันที่ทำใบ
- (ข) ถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง
- (ค) ถิ่นที่หยุดพักที่ตั้งได้ตกลงกันไว้ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งจะสงวนสิทธิ์ที่จะ

เปลี่ยนแปลงถิ่นที่หยุดพักในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธิ์นั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผล
ทำให้การรับขนส่งเสียลักษณะระหว่างประเทศ

- (ง) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้ตราส่ง
- (จ) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้ขนส่งรายแรก
- (ฉ) ชื่อและตำบลที่อยู่ของผู้รับตราส่ง ถ้าจำเป็นในกรณีนั้น
- (ช) สภาพของสิ่งของ
- (ซ) จำนวนหีบห่อ วิธีบรรจุหีบห่อ และเครื่องหมายเฉพาะหรือหมายเลขหีบห่อ

เหล่านั้น

- (ด) น้ำหนัก จำนวน ปริมาตร หรือมิติของของ
- (ญ) ภาวะที่ปรากฏของของและการบรรจุหีบห่อ
- (ต) ค่าระวาง ถ้าได้ตกลงกันไว้แล้ว วันที่และถิ่นที่ชำระเงินและบุคคลที่จะ

เป็นผู้ชำระ

- (ด) ราคาของและถ้าจำเป็นในกรณีนั้นจำนวน เงินค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ถ้าของส่ง

ไปโดยวิธีชำระเงิน เมื่อส่งมอบของ

- (ถ) จำนวนมูลค่าที่ได้ตกลงไว้ตามข้อ 22 (2)
- (ท) จำนวนส่วนของใบตราส่งทางอากาศ
- (ฒ) เอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่ง เพื่อส่งไปพร้อมกับใบตราส่งทางอากาศ
- (บ) ระยะเวลาที่กำหนดไว้ให้เสร็จการรับขน และบันทึกย่อแสดงเส้นทางที่จะ

ส่งไปถ้าเรื่องเหล่านี้ได้ตกลงกันไว้แล้ว

- (ป) ค่าแถมว่าการรับขนอยู่ในบังคับแห่งข้อกฎ เกณฑ์ เกี่ยวกับความรับผิดชอบที่อนุสัญญา

นี้วางไว้

ข้อ 9

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับของโดยไม่มีการทำใบตราส่งทางอากาศขึ้น หรือถ้าใบตราส่งไม่มีรายการทั้งหมดที่ระบุไว้ในข้อ 8 (ก) ถึง (ฉ) ซึ่งรวมด้วย และ (ป) ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งกำจัดหรือจำกัดความรับผิดของตน

ข้อ 10

(1) ผู้ตราส่งยอมรับผิดชอบความถูกต้องของรายการและค่าแถมลง เกี่ยวกับของซึ่งตนจดลงในใบตราส่งทางอากาศ

(2) ผู้ตราส่งจะต้องรับผิดสำหรับความเสียหายทั้งหมดที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดได้รับ เพราะเหตุแห่งความไม่เรียบร้อย ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่บริบูรณ์ของรายการและค่าแถมลงดังกล่าวนี้

ข้อ 11

(1) ใบตราส่งทางอากาศเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การได้รับของและเงื่อนไขของการรับขน

(2) ค่าแถมลงในใบตราส่งทางอากาศเกี่ยวกับน้ำหนัก มิติ และการบรรจุหีบห่อของของ ตลอดจนค่าแถมลงเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เป็นหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่แถมลงค่าแถมลงเกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร และภาวะของของยอมไม่ประกอบ เป็นหลักฐานปรักปรำผู้ขนส่ง เว้นแต่เท่าที่ผู้ขนส่งได้ตรวจสอบกับทั้งแถมลงไว้ในใบตราส่งทางอากาศว่าได้ตรวจสอบค่อนหน้าผู้ตราส่งแล้วหรือที่เกี่ยวกับภาวะที่ปรากฏของของ

ข้อ 12

(1) ภายใต้งบบังคับแห่งความรับผิดที่จะต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันทั้งหมดของตามสัญญาการรับขนผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะจำหน่ายของโดยถอนของออก ณ ท่าอากาศยานต้นทางหรือปลายทาง หรือโดยยับยั้งของในระหว่างการเดินทาง ขณะลงดินใด ๆ หรือโดยเรียกร้องให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นที่ปลายทาง หรือในระหว่างการเดินทางให้แก่บุคคลอื่นนอกจากผู้รับตราส่ง

ที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือโดยเรียกให้ส่งของกลับไปยังท่าอากาศยานต้นทาง ผู้ตราส่งต้องไม่ใช้สิทธิจำหน่ายของนี้ในทางที่จะทำความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งอื่น ๆ และต้องชดเชยค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในการใช้สิทธินี้

(2) ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบทันที

(3) ถ้าผู้ขนส่ง เชื่อฟังคำสั่งของผู้ตราส่งในการจำหน่ายของโดยไม่ได้เรียกให้แสดงส่วนของใบตราส่งทางอากาศซึ่งได้ส่งมอบไว้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ซึ่งหากจะเกิดขึ้นโดยการนั้นแก่บุคคลใด ๆ ซึ่งครอบครองส่วนนั้นของใบตราส่งทางอากาศโดยชอบด้วยกฎหมายโดยไม่เป็นการเสียหายสิทธิของผู้ขนส่งที่จะเรียกค่าชดเชยคืนจากผู้ตราส่ง

(4) สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งสิ้นสุดลงในขณะที่สิทธิของผู้รับตราส่ง เริ่มต้นตามข้อ 13 อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับตราส่งไม่ยอมรับใบตราส่งหรือของหรือถ้าติดต่อกับผู้รับตราส่งมิได้ ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิจำหน่ายของ

ข้อ 13

(1) ยกเว้นในเหตุการณ์ที่ระบุไว้ในข้อก่อน ผู้รับตราส่งมีสิทธิเมื่อของมาถึงถึงที่ปลายทางที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งทางอากาศให้แก่ตน และส่งมอบของให้แก่ตนเมื่อได้ชำระค่าภาระที่ต้องชำระและเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการรับขนที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศ

(2) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบทันทีที่ของมาถึง เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

(3) ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าของหาย หรือถ้าของยังไม่มาถึง เมื่อพ้นเจ็ดวันหลังจากที่ควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งซึ่งสิทธิที่มีอยู่ตามสัญญารับขนนั้นได้

ข้อ 14

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีจะบังคับใช้สิทธิทั้งหมดที่ตนได้รับตามข้อ 12 และ 13 ได้แต่ละฝ่ายในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือเพื่อประโยชน์ของคนอื่น แต่ทว่าต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันที่สัญญาได้ตั้งบังคับไว้

ข้อ 15

- (1) ข้อ 12, 13 และ 14 ไม่กระทบต่อความสัมพันธ์ของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งต่อกันและกัน หรือความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันของฝ่ายที่สามซึ่งได้รับสิทธิมาจากผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง
- (2) บทแห่งข้อ 12, 12 และ 14 จะผันแปรได้ก็แต่โดยบทขัดแย้งในใบตราส่งทางอากาศ

ข้อ 16

- (1) ผู้ตราส่งต้องให้ข้อสนเทศที่จำเป็นและแนบ เอกสารที่จำเป็นกับใบตราส่งทางอากาศ เพื่อปฏิบัติตามแบบพิธีของศุลกากร อากาศน่านเมือง หรือตำรวจก่อนที่จะส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการไม่มี การมีไม่เพียงพอ หรือความไม่เรียบร้อยของข้อสนเทศหรือเอกสารใด ๆ ดังกล่าวไว้เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้น เพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- (2) ผู้ขนส่งไม่มีข้อผูกพันที่จะต้องสืบสวนความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อสนเทศหรือ เอกสารนั้น

หมวด 3ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ข้อ 17

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่คนโดยสารถึงแก่กรรม หรือได้รับบาดเจ็บ หรือคนโดยสารได้รับบาดเจ็บอันใดทางร่างกายใด ถ้าหากว่าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ ในการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

ข้อ 18

(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่มีการทำลาย สูญหาย หรือเสียหายแก่สัมภาระ เติงทางลงทะเล เบียนใด ๆ หรือของใด ๆ ถ้าหากว่าเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้นเกิดขึ้นระหว่าง การรับขนทางอากาศ

(2) การรับขนทางอากาศภายในความหมายของวรรคก่อนรวมถึงระยะเวลา ที่สัมภาระ เติงทางหรือของอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่ท่าอากาศยานหรือ บนอากาศยาน หรือในที่ใด ๆ ในกรณีที่มีการบินลงนอกท่าอากาศยาน

(3) ระยะเวลาการรับขนทางอากาศไม่ขยายไปถึงการรับขนใด ๆ ทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่กระทำนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการรับขนดังกล่าวเกิดขึ้น ในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนขึ้น การส่งมอบ หรือการขนถ่าย ให้สันนิษฐานว่าความเสียหายใด ๆ เป็นผลลัพธ์ของ เหตุการณ์ซึ่งได้เกิดขึ้น ระหว่างการรับขนของทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 19

ผู้รับขนต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่ง เกิดขึ้นจากการชักช้าในการรับขน ทางอากาศของคนโดยสาร สัมภาระ เติงทาง หรือของ

ข้อ 20

(1) ผู้รับขนไม่ต้องรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนและตัวแทนของตนได้จัดมาตรการ ที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือว่าเป็นการหันวิสัยที่ตนหรือตัวแทน ของตนจะจัดมาตรการ เช่นว่านั้น

(2) ในการรับขนของและสัมภาระ เติงทาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายได้เกิดจากการขับโดยประมาท เลินเล่อ หรือความประมาท เลินเล่อในการบังคับ อากาศยาน หรือในการ เติงอากาศ และถ้าพิสูจน์ได้ว่าในประการอื่นทั้งหมดตนและตัวแทน ของตนได้จัดมาตรการที่จำเป็นทั้งหมด เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว

ข้อ 21

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจาก หรือมีส่วนเนื่องมาจากความประมาท เลินเล่อของบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย ศาลตามบทกฎหมายของตนเองจะปลดเปลื้องผู้ขนส่ง จากความรับผิดของตนทั้งหมด หรือแต่บางส่วนก็ได้

ข้อ 22

(1) ในการรับขนคนโดยสาร ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับคนโดยสารแต่ละคน จำกัดเพียงจำนวนเงิน 125,000 แฟรงค์ ในกรณีก็ตามบทกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดี อาจชี้ขาดให้ค่าเสียหายในรูปการชำระเงินเป็นงวด ๆ ได้ มูลค่าคืนเงินที่เทียบเท่าของ การชำระเงินดังกล่าวจะต้องไม่เกิน 125,000 แฟรงค์ อย่างไรก็ตาม ผู้รับขนและคนโดยสาร จะตกลงกันกำหนดขีดจำกัดความรับผิดที่สูงกว่านี้โดยสัญญาพิเศษก็ได้

(2) ในการรับขนสัมภาระเดินทางที่ลงทะเลเบียนและของ ความรับผิดชอบของผู้รับขนจำกัดเพียงจำนวนเงิน 250 แฟรงค์ต่อกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่มอบหีบห่อให้แก่ ผู้ขนส่งผู้ตราส่งจะได้แถลงเป็นพิเศษถึงมูลค่าของหีบห่อเวลาส่งมอบ และได้ชำระเงิน เพิ่มเติมถ้าต้องชำระตามกรณี ในกรณีนั้น ผู้รับขนจะต้องรับผิดในการชำระเงินจำนวนไม่เกิน จำนวนเงินที่ได้แถลงไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า จำนวนเงินนั้นมากกว่ามูลค่าแท้จริงสำหรับผู้ตราส่งขณะส่งมอบ

(3) ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งของซึ่งคนโดยสารรับภาระเองนั้น ความรับผิดของผู้รับขนจำกัดเพียง 5,000 แฟรงค์ต่อคนโดยสารหนึ่งราย

(4) จำนวนเงินที่กล่าวถึงข้อบนนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงเงินแฟรงค์ฝรั่งเศสซึ่งประกอบด้วยทองคำหนัก 65 มิลลิกรัมครึ่ง โดยมีความบริสุทธิ์ 900 ใน 1,000 จำนวนเงินเหล่านี้ จะปรับเป็นเงินตราของชาติหนึ่งชาติใดเป็นตัวเลขถ้วน ๆ ก็ได้

ข้อ 23

บทใด ๆ ที่โน้มไปในทางปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งหรือกำหนดขีดจำกัด ให้ต่ำกว่าที่วางไว้ในอนุสัญญานี้ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของบทใด ๆ นั้นไม่มีผลทำให้ สัญญาทั้งหมดเป็นโมฆะ สัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทของอนุสัญญา

ข้อ 24

(1) ในกรณีซึ่งข้อ 18 และ 19 คลุมถึง การดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายใด ๆ แม้จะมีหลักฐานอย่างไรก็ตาม จะกระทำได้อีกคือเมื่ออยู่ในบังคับแห่งเงื่อนไขและขีดจำกัดที่อนุสัญญานี้วางไว้เท่านั้น

(2) ในกรณีซึ่งข้อ 17 คลุมถึง ให้นำบทแห่งวรรคก่อนมาใช้ด้วย โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียปัญหาที่ว่า ผู้ใดเป็นบุคคลที่มีสิทธิที่จะดำเนินคดีและสิทธิของบุคคลดังกล่าวแต่ละคน มีประการใดบ้าง

ข้อ 25

(1) ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะใช้ประโยชน์จากบทแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งจำกัดหรือกำจัดความรับผิดของตน ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นโดยการจงใจปฏิบัติผิดของตนหรือโดยการละเลยในส่วนของตนซึ่งตามกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดีถือว่า เทียบเท่าการจงใจปฏิบัติผิด

(2) ในทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะใช้ประโยชน์จากบทดังกล่าวถ้าความเสียหายเกิดขึ้นตามที่กล่าวมาแล้วโดยตัวแทนใด ๆ ของผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติภายในขอบข่ายแห่งงานจ้างของตน

ข้อ 26

(1) การที่บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบได้รับสัมภาระเดินทาง หรือของไว้โดยมิได้แสดงความขังใจ ย่อมเป็นหลักฐาน เบื้องต้นว่า ได้มีการส่งมอบของดังกล่าวในภาวะที่ดี และถูกต้องตาม เอกสารการรับขนแล้ว

(2) ในกรณีที่เกิดความเสียหาย บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบต้องแสดงความขังใจต่อผู้ขนส่งทันทีภายหลังที่ได้พบความเสียหาย และอย่างช้าที่สุดสำหรับสัมภาระเดินทางก็ภายในสามวันนับแต่วันที่ได้รับสัมภาระและสำหรับของก็ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับในการที่มี การชักช้า การแสดงความขังใจต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ตนได้รับอำนาจจำหน่ายสัมภาระเดินทาง หรือของนั้นได้

(3) การแสดงความขบงใจทุกรายจำต้องทำเป็นลายลักษณอักษรในเอกสาร การรับชนหรือโดยคำบอกกล่าวต่างหาก เป็นลายลักษณอักษรส่งภายใน เวลาดังกล่าวแล้ว

(4) หากมิได้แสดงความขบงใจภายใน เวลาดังกล่าวแล้ว จะดำเนินคดีต่อผู้ชนส่ง มิได้ เว้นแต่ในกรณีการฉ้อฉลของผู้ชนส่ง

ข้อ 27

ในกรณีทีบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบถึงแก่ความตาย ย่อมดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหาย ตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ต่อผู้ที่เป็นผู้แทนตามกฎหมายของกองมรดกของผู้ตายได้

ข้อ 28

(1) การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายต้องกระทำในอาณาเขตของอัครภคิ ผู้ทำสัญญานี้ภคิหนึ่ง จะเป็นในศาลที่มีอำนาจศาลที่ผู้ชนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ หรือมีถิ่นที่ธุรกิจ แห่งใหญ่ หรือมีสถานที่ตั้งที่ได้ทำสัญญากัน หรือในศาลที่มีอำนาจศาล ณ ถิ่นที่ปลายทางแล้วแต่ ใจทกจะเลือกเอา

(2) ปัญหากระบวนการวิธิพิจารณาให้อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ 29

(1) สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจะหมดลง ถ้ามิได้มีการดำเนินคดีภายในสองปี นับจากวันที่อากาศยานถึงปลายทาง หรือจากวันซึ่งอากาศยานควรจะได้ถึงแล้วหรือจากวัน ซึ่งการรับชนได้หยุดลง

(2) ระเบียบวิธีการคำนวณระยะเวลาอายุความมิได้กำหนดโดยกฎหมาย ของศาลซึ่งพิจารณาคดี

ข้อ 30

(1) ในกรณีการรับชนซึ่งจะกระทำโดยผู้ชนส่งต่าง ๆ สืบเนื่องกันและตกอยู่ ในบทนิยามที่ระบุไว้ในวรรคสามของข้อ 1 ผู้ชนส่งแต่ละรายซึ่งยอมรับคนโดยสาร สัมภาระ

เดินทาง หรือของยอมอยู่ในบังคับแห่งกฎหมายซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้และถือว่าเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแห่งสัญญาการรับขน เท่าที่สัญญานั้นกล่าวถึงการรับขนส่วนที่กระทำภายใต้ความดูแลของตน

(2) ในกรณีการรับขนตามลักษณะ เช่นว่านี้ คนโดยสารหรือผู้แทนของคนโดยสาร จะฟ้องร้องได้ก็ เฉพาะแต่ผู้ขนส่งที่ได้ทำการรับขนระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการชักช้าเกิดขึ้นเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่มีความตกลงไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ขนส่งรายแรกได้รับภาระความรับผิดชอบตลอดระยะทางแล้ว

(3) สำหรับสัมภาระเดินทางหรือของให้คนโดยสาร หรือผู้ตราส่งมีสิทธิดำเนินการคดีต่อผู้ขนส่งรายแรก และให้คนโดยสารหรือผู้รับตราส่งซึ่งมีสิทธิรับมอบมีสิทธิดำเนินการคดีต่อผู้ขนส่งรายสุดท้าย นอกเหนือไปจากนั้น ทุกรายจะอาจดำเนินการคดีต่อผู้ขนส่งที่กระทำการขนระหว่างที่มีการทำลาย การสูญหาย ความเสียหาย หรือการชักช้าเกิดขึ้นก็ได้ ผู้ขนส่งเหล่านี้ต้องรับผิดชอบร่วมกันและ เป็นรายตัวต่อคนโดยสารหรือต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

หมวด 4

บทว่าด้วยการรับขนร่วม

ข้อ 31

(1) ในกรณีการรับขนร่วมซึ่งกระทำทางอากาศส่วนหนึ่ง และโดยวิธีการรับขนอื่นใดอีกส่วนหนึ่ง ให้ใช้บทแห่งอนุสัญญานี้เฉพาะแก่การรับขนทางอากาศ ถ้าหากว่าการรับขนทางอากาศนั้นตกอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของข้อ 1

(2) ในกรณีการรับขนร่วม ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญานี้ที่กีดกันคู่สัญญาไม่ให้ใส่เงื่อนไขเกี่ยวกับการรับขนโดยวิธีอื่นลงใน เอกสารการรับขนทางอากาศ ถ้าหากว่าในการรับขนทางอากาศได้ปฏิบัติตามบทแห่งอนุสัญญานี้

หมวด 5

บท เบ็ดเสร็จทั่วไปและบทสุดท้าย

ข้อ 32

ข้อความใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญาและความตกลงพิเศษทั้งมวลซึ่งได้กระทำกันก่อนที่ความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งคู่สัญญามุ่งจะละเมิดกฎหมายที่อนุสัญญานี้วางไว้ ไม่ว่าจะวินิจฉัยว่า

จะใช้กฎหมายอะไรก็ดี หรือจะเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจศาลก็ดี ข้อความนี้ย่อมเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตาม สำหรับการรับขนของยอมให้มีข้อความว่าด้วยอนุญาโตตุลาการได้ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้ ถ้าหากว่าการอนุญาโตตุลาการนั้นจะกระทำภายในอำนาจศาลเขตหนึ่งทีกล่าวถึงในวรรคแรกข้อ 28

ข้อ 33

ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญานี้ซึ่งจะกีดกันผู้ขนส่งมิให้ปฏิเสธการทำสัญญาการรับขนใด ๆ หรือมิให้วางระเบียบการซึ่งไม่ขัดกับบทแห่งอนุสัญญานี้

ข้อ 34

อนุสัญญานี้ไม่ใช่บังคับแก่การรับขนทางอากาศซึ่งกระทำโดยวิสาหกิจการเดินทางอากาศเป็นการทดลอง เพื่อจัดตั้งสายการเดินอากาศเป็นประจำขึ้น และไม่ใช้บังคับแก่การรับขนซึ่งกระทำในพฤติการณ์พิเศษนอกเหนือขอบข่ายปรกติแห่งธุรกิจของผู้รับขนทางอากาศ

ข้อ 35

คำว่า "วัน" ที่ใช้ในอนุสัญญานี้ หมายความว่าวันเดินสะพัด ไม่ใช่วันทำงาน

ข้อ 36

อนุสัญญานี้ทำเป็นภาษาฝรั่งเศส เศสเป็นต้นฉบับเดียวซึ่งให้คงมอไว้กับบรรณสารของกระทรวงการต่างประเทศโปแลนด์ และให้รัฐบาลโปแลนด์ส่งสำเนาที่ได้รับรองว่าถูกต้องแล้วฉบับหนึ่งไปยังรัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแต่ละฝ่าย

ข้อ 37

(1) อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบัน ให้มอบสัตยาบันสารไว้กับบรรณสารของกระทรวงการต่างประเทศโปแลนด์ ซึ่งจะต้องแจ้งให้รัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแต่ละฝ่ายทราบถึงการมอบนี้

(2) เมื่อใดอนุสัญญานี้ได้รับสัตยาบันจากอัครภาคีผู้ทำสัญญาทั้งห้าภาคีแล้ว ก็ให้เริ่มใช้บังคับระหว่างภาคีเหล่านั้นในวันที่ เก่าสิบหลังจากการมอบสัตยาบันฉบับที่ห้า หลังจากนั้นให้ เริ่มใช้บังคับระหว่างอัครภาคีผู้ทำสัญญาซึ่งจะได้ให้สัตยาบันแล้วกับอัครภาคีผู้ทำสัญญาซึ่งมอบสัตยาบันสารนั้นในวันที่ เก่าสิบหลังจากการมอบ

(3) รัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์ย่อมมีหน้าที่ที่จะแจ้งให้รัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแต่ละฝ่ายทราบถึงวันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ กับทั้งวันที่มีการมอบสัตยาบันแต่ละฉบับ

ข้อ 38

(1) อนุสัญญานี้ หลังจากได้เริ่มใช้บังคับแล้ว จะได้คงเปิดให้รัฐใด ๆ กระทำภาคยานุวัติได้

(2) การภาคยานุวัติจะได้กระทำ โดยการบอกกล่าวส่งไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์ ผู้ซึ่งจะแจ้งให้รัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแต่ละฝ่ายทราบ

(3) การภาคยานุวัติจะมีผลตั้งแต่วันที่ เก่าสิบหลังจากการบอกกล่าวไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์

ข้อ 39

(1) อัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีใดภาคีหนึ่งจะบอก เลิกอนุสัญญานี้ก็ทำได้โดยการบอกกล่าวส่งไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์ ผู้ซึ่งจะแจ้งให้รัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแต่ละฝ่ายทราบโดยทันที

(2) การบอก เลิกจะมีผลหก เดือนภายหลังการบอกกล่าวการบอก เลิกและจะมีผลเฉพาะที่ เกี่ยวกับภาคีผู้ใดดำเนินการบอก เลิก เท่านั้น

ข้อ 40

(1) อัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีหนึ่งภาคีใดจะแถลงในขณะที่ยังนามหรือมอบสัตยาบันหรือภาคยานุวัติก็ได้ว่า การยอมรับอนุสัญญานี้ไม่เป็นการใช้บังคับแก่อาณาคม รัฐอารักขาหรืออาณาเขตในอาณัติอื่นใดทั้งปวง หรือส่วนหนึ่งส่วนใด หรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับแห่งอธิปไตยหรืออาณาเขตของตน หรืออาณาเขตใด ๆ ภายใต้อธิราชย์ของตน

(2) ฉะนั้น อัครภาคิผู้ทำสัญญาภาคิหนึ่งภาคิใด จะให้ภาคยานุวัติต่างหากใน
ภายหลังในนามของอาณานิคม รัฐอารักขา อาณาเขตในอาณัติทั้งปวงหรือส่วนหนึ่งส่วนใด
หรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับอธิปไตย หรืออาณาเขตของคณ หรืออาณาเขตอื่นใดภายใต้
อธิราชย์ของคณ ซึ่งได้ก่าจัดออกไว้ในคำแถลงฉบับต้นก็ได้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พิธีสาร

แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวมกฎเกณฑ์บางประการ
 เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งได้ลงนาม
 ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

รัฐบาลผู้มีนามข้างท้ายนี้

โดยพิจารณาเห็นว่า เป็นที่พึงปรารถนาที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวม
 กฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ซึ่งได้ลงนาม ณ
 กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา

ข้อ 1

ในข้อ 1 ของอนุสัญญา

(ก) ให้ยกเลิกวรรค 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"2. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ คำว่า การรับขนระหว่างประเทศ หมายความว่า การรับขนใด ๆ ซึ่งตามความตกลงระหว่างคู่สัญญา มีถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทางตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาสองประเทศ หรือมีจะนั้นก็ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาประเทศเดียว ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม หากว่ามีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ถึงแม้ว่ารัฐนั้นมิได้เป็นอัครภาคีผู้ทำสัญญา การรับขนระหว่างจุดสองจุดภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาประเทศเดียวโดยไม่มีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง มิใช่การรับขนระหว่างประเทศ เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้"

(ข) ให้ยกเลิกรวรรค 3 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"3. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ การรับชนซึ่งกระทำโดยผู้รับชนทางอากาศหลายรายสืบต่อกันไป ถือว่าเป็นการรับชนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยก หากว่าผู้สัญญาถือว่าเป็นการดำเนินงานครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูปสัญญาฉบับเดียว หรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม และย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับชนระหว่างประเทศเพียงเพราะว่าสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดจะต้องปฏิบัติทั้งหมดภายในอาณาเขตของรัฐเดียวกัน"

ในข้อ 2 ของอนุสัญญา ให้ยกเลิกรวรรค 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"อนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับแก่การรับชนพสกุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์"

ข้อ 3

ในข้อ 3 ของอนุสัญญา

(ก) ให้ยกเลิกรวรรค 1 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"1. สำหรับการรับชนคนโดยสาร ให้ส่งมอบตัวซึ่งมีรายการดังต่อไปนี้

ก) แสดงถึงถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง

ข) ถ้าถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของจักรวรรดิผู้ทำสัญญา

ประเทศหนึ่งและถิ่นที่หยุดพักซึ่งได้ตกลงกันแห่งหนึ่ง หรือมากกว่านั้น อยู่ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ให้แสดงถึงถิ่นที่หยุดพัก เช่นว่านั้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

ค) การบอกกล่าวซึ่งมีใจความว่า ถ้าการเดินทางของคนโดยสารเกี่ยวพันกับถิ่นที่ปลายทาง หรือสถานที่หยุดพักในรัฐอื่นนอกจากรัฐต้นทาง อนุสัญญารุงวอร์ซออาจใช้บังคับได้ และให้อนุสัญญานั้นคลุมถึง และในกรณีส่วนมากให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้รับชนต่อการถึงแก่กรรม หรือการได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย และเกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของสัมภาระเดินทาง

(ข) ให้ยกเลิกรวรรค 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"2. ให้ตัวโดยสารประกอบ เป็นหลักฐานในขั้นต้นของการทำสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาการรับชน การที่ตัวโดยสารไม่มีอยู่ ไม่เรียบร้อยหรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่

หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขนซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์แห่ง
อนุสัญญานี้ อย่างไรก็ดี ถ้าด้วยความยินยอมของผู้รับขน คนโดยสารออกเดินทางโดยไม่มี
การส่งมอบตัวโดยสาร หรือถ้าตัวนั้นไม่รวมการบอกกล่าวที่ต้องการตามวรรค 1 ค) ของข้อนี้
ผู้รับขนไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งข้อ 22

ข้อ 4

ในข้อ 4 ของอนุสัญญา

(ก) ให้ยกเลิกวรรค 1, 2 และ 3 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

1. เกี่ยวกับการรับขนสัมภาระ เดินทางที่ลงทะเล เบียน ให้ส่งมอบใบรับสัมภาระ
เดินทาง ซึ่งจะมีรายการดังต่อไปนี้ เว้นแต่รวมหรือประกอบอยู่ในตัวโดยสารตามบทแห่งข้อ 3

ก) แสดงถึงถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทาง

ข) ถ้าถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญา
ประเทศหนึ่ง และถิ่นที่หยุดพักซึ่งได้ตกลงกันแห่งหนึ่งหรือมากกว่านั้นอยู่ภายในอาณาเขตของอีก
รัฐหนึ่ง ให้แสดงถึงถิ่นที่หยุดพัก เช่นว่านั้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

ค) การบอกกล่าวซึ่งมีใจความว่า ถ้าการเดินทางของคนโดยสารมีถิ่นที่
ปลายทางหรือถิ่นที่หยุดพักในรัฐอื่นนอกจากรัฐต้นทาง อนุสัญญากรุงวอร์ซออาจใช้บังคับได้และให้
อนุสัญญานั้นคลุมถึง และในกรณีส่วนมากจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อการสูญหายหรือเสียหาย
ของสัมภาระเดินทาง

(ข) ให้ยกเลิกวรรค 4 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

2. ให้ใบรับสัมภาระเดินทางประกอบเป็นหลักฐานในขั้นต้นของการลง
ทะเลเบียนสัมภาระเดินทางและเงื่อนไขสัญญาการรับขน การที่สัมภาระเดินทางไม่มีอยู่
ไม่เรียบร้อย หรือสูญหายนั้น ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน
ซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ดี ถ้าผู้รับขนเข้ารับ
ภาระในสัมภาระเดินทางโดยไม่ได้ส่งมอบใบรับสัมภาระเดินทางหรือถ้าใบรับนั้นไม่รวมการ
บอกกล่าว ซึ่งอนุวัติตามบทในวรรค 1 ค) ของข้อนี้ เว้นแต่รวมหรือประกอบอยู่ในตัวโดยสาร
ตามบทแห่งข้อ 3 วรรค 1 ค) ผู้รับขนนั้นจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งข้อ 22 วรรค 2

ข้อ 5

ในข้อ 6 ของอนุสัญญา ให้ยกเลิกวรรค 3 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"3. ให้ผู้รับขนลงนามก่อนขนสินค้าบรรทุกใส่ในอากาศยาน"

ข้อ 6

ให้ยกเลิกข้อ 8 ของอนุสัญญา และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"ใบกำกับของทางอากาศจะมีรายการดังต่อไปนี้

- ก) แสดงถึงถิ่นที่ต้นทาง และถิ่นที่ปลายทาง
- ข) ถ้าถิ่นที่ปลายทาง และถิ่นที่ปลายทางอยู่ภายในอาณาเขตของอัตราภาษีผู้ทำสัญญาประเทศหนึ่ง และถิ่นที่หยุดพักซึ่งได้ตกลงกันแห่งหนึ่งหรือมากกว่านั้นอยู่ภายในเขตของอีกรัฐหนึ่ง ให้แสดงถึงถิ่นที่หยุดพัก เช่นว่านั้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง
- ค) การบอกกล่าวผู้ตราส่งว่า ถ้าการรับขนมีถิ่นที่ปลายทางหรือถิ่นที่หยุดพักในรัฐหนึ่ง นอกจากรัฐต้นทาง อนุสัญญารุงวอร์ซออาจใช้บังคับได้ และให้อนุสัญญานั้นคลุมถึงและในกรณีส่วนมากจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าบรรทุก"

ข้อ 7

ให้ยกเลิกข้อ 9 ของอนุสัญญา และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"ถ้าโดยความยินยอมของผู้รับขน มีการขนสินค้าบรรทุกใส่ในอากาศยานโดยไม่ได้ ออกใบกำกับของทางอากาศ หรือถ้าใบกำกับของทางอากาศไม่รวมการบอกกล่าวที่ต้องการ ตามข้อ 8 วรรค ก) ผู้รับขนไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทแห่งข้อ 22 วรรค 2"

ข้อ 8

ในข้อ 10 ของอนุสัญญา ให้ยกเลิกวรรค 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"2. ผู้ตราส่งจะชดใช้ผู้รับขนสำหรับความเสียหายทั้งหมดซึ่งผู้รับขนหรือบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้รับขนต้องรับผิดชอบ ได้รับ เพราะเหตุแห่งความไม่เรียบร้อย ความไม่ถูกต้อง หรือความไม่บริบูรณ์ของรายการและค่าแถลงของผู้ตราส่ง"

ข้อ 9

ให้เพิ่มเติมวรรคต่อไปในข้อ 15 ของอนุสัญญา

3. ไม่มีข้อความใด ๆ ในอนุสัญญานี้ที่จะห้ามการออกไปกำกับของทางอากาศ ซึ่งใช้โอนได้

ข้อ 10

ให้ยกเลิกวรรค 2 ของข้อ 20 ในอนุสัญญา

ข้อ 11

ให้ยกเลิกข้อ 22 ของอนุสัญญา และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

ข้อ 22

1. ในการรับขนคนโดยสาร ความรับผิดชอบของผู้รับขนสำหรับคนโดยสารแต่ละคนจำกัดเพียงจำนวนเงิน 250,000 แฟรังก์ ในกรณีก็ตามกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดีอาจชี้ขาดให้ค่าเสียหายในรูปการชำระเงินเป็นงวด ๆ ได้มูลค่าต้นเงินที่เทียบเท่าของการชำระเงินดังกล่าวจะต้องไม่เกิน 250,000 แฟรังก์ อย่างไรก็ตาม ผู้รับขนและคนโดยสารจะตกลงกันกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบที่สูงกว่านี้โดยสัญญาพิเศษก็ได้

2. ก) ในการรับขนสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียนและสินค้าบรรทุก ความรับผิดชอบของผู้รับขนจำกัดเพียงจำนวนเงิน 250 แฟรังก์ต่อกิโลกรัม เว้นแต่คนโดยสารหรือผู้ตราส่งได้แถลงเป็นพิเศษถึงผลประโยชน์ในการส่งมอบ ณ ปลายทางเวลาส่งมอบห่อของให้แก่ผู้รับขน และได้ชำระเงินเพิ่มเติมถ้าต้องชำระตามกรณี ในกรณีนั้นผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบในการชำระเงินไม่เกินจำนวนเงินที่ได้แถลงไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นมากกว่าผลประโยชน์ที่แท้จริงของคนโดยสารหรือของผู้ตราส่ง ในขณะที่ส่งมอบ ณ ปลายทาง

ข) ในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือชกซ้ำของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียนส่วนหนึ่ง หรือสินค้าบรรทุกหรือสิ่งใดในหีบห่อเหล่านั้น เจ้าหน้าที่ซึ่งจะใช้ในการพิจารณา กำหนดจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนให้คติน้ำหนักทั้งหมดของห่อของชิ้นหนึ่งหรือหลายชิ้นที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือชกซ้ำของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียนส่วนหนึ่ง หรือสินค้าบรรทุกหรือสิ่งของใด ซึ่งอยู่ในหีบห่อ

เหล่านั้นกระทบต่อมูลค่าของท่อของอื่น ๆ ซึ่งใช้ใบรับสัมภาระเดินทาง หรือใบกำกับของทางอากาศใบเดียวกัน นักบินทั้งหมดของท่อของ เช่นว่านั้นขึ้นเดียวหรือหลายชั้น จะได้รับการพิจารณากำหนดขอบเขตความรับผิดชอบ

3. ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งของซึ่งคนโดยสารรับภาระเองนั้น ความรับผิดชอบของผู้รับขนจำกัดเพียง 5,000 แฟรงค์ต่อคนโดยสารหนึ่งราย

4. ข้อจำกัดซึ่งบัญญัติไว้ในข้อนี้จะไม่ห้ามศาลมิให้ชี้ขาดตามกฎหมายของคนที่เสียหายค่าธรรมเนียมศาลทั้งหมดหรือบางส่วนนอกจากนั้นและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการดำเนินคดีซึ่งโจทก์ต้องเสียไป บทบัญญัติข้างต้นจะไม่บังคับ ถ้าจำนวนค่าเสียหายที่ศาลชี้ขาดโดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการดำเนินคดีไม่เกินจำนวนเงินซึ่งผู้รับขนได้เสนอเป็นหนังสือให้แก่ฝ่ายโจทก์ภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่ความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นหรือก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดี ถ้าการดำเนินคดีมีขึ้นภายหลัง

5. ให้ถือว่าจำนวนเงินแฟรงค์ที่กล่าวถึงในข้อนี้ หมายความว่าถึงอัตราเงินตราซึ่งประกอบด้วยทองคำหนัก 65 มิลลิกรัมครึ่ง โดยมีความบริสุทธิ์ 900 ใน 1,000 จำนวนเงินเหล่านี้จะปรับเป็นเงินตราของชาติเป็นตัวเลขถ้วน ๆ ก็ได้ การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินเป็นเงินตราของชาตินอกจากเป็นทองคำ ให้กระทำตามราคาของทองคำของเงินตรานั้น ๆ ในเวลาที่กำลังพิจารณาคดี ในกรณีที่มีการดำเนินคดี"

ข้อ 12

ในข้อ 23 ของอนุสัญญา ให้ถือว่าบทที่มีอยู่แล้วเป็นวรรค 1 และเพิ่มเติมอีกวรรคหนึ่งดังต่อไปนี้

"2. วรรค 1 ของข้อนี้ จะไม่ใช้บังคับกับบทบัญญัติว่าด้วยการสูญหายหรือความเสียหายอันเกิดขึ้นจากความบกพร่องที่มีอยู่ในตัวและคุณภาพหรือการเสื่อมของสินค้าบรรทุก"

ข้อ 13

ในข้อ 25 ของอนุสัญญา ให้ยกเลิกวรรค 1 และ 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"ข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในข้อ 22 จะไม่ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายซึ่งเกิดจากการกระทำ หรือเว้นกระทำของผู้รับขน และของลูกจ้างหรือผู้แทนของผู้รับขน ซึ่งกระทำ

ด้วยเจตนาที่จะก่อความเสียหายหรือโดยไม่ไตร่ตรอง และโดยที่ทราบว่าจะความเสียหายอาจเกิดขึ้น โดยมีเงื่อนไขว่า ในกรณีการกระทำหรือเว้นกระทำของลูกจ้าง หรือผู้แทนพิสูจน์ ได้ด้วยว่าลูกจ้างหรือผู้แทนนั้นกระทำภายในขอบข่ายหน้าที่การงานของตน"

ข้อ 14

ต่อจากข้อ 25 ของอนุสัญญาให้เพิ่มเติมข้อดังต่อไปนี้

ข้อ 25 ก

1. ถ้ามีการดำเนินคดีต่อลูกจ้างหรือผู้แทนของผู้รับขน ซึ่งเกิดจากความเสียหายที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ ให้ลูกจ้างหรือผู้แทนนั้นมีสิทธิใช้ประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้รับขนเองมีสิทธิอ้างใช้ตามข้อ 22 ถ้าลูกจ้างหรือผู้แทนนั้นพิสูจน์ได้ว่าได้กระทำภายในขอบข่ายหน้าที่การงานของตน

2. ในกรณีนั้น จำนวนเงินที่จะได้ชดใช้จากผู้รับขน ลูกจ้างและผู้แทนของผู้รับขนจะไม่เกินข้อจำกัดดังกล่าว

3. บทแห่งวรรค 2 และ 2 ของข้อนี้ จะไม่ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำ หรือการเว้นกระทำของลูกจ้างหรือผู้แทนซึ่งกระทำด้วยเจตนาที่จะก่อความเสียหายหรือโดยไม่ไตร่ตรอง และโดยไม่ทราบว่าจะความเสียหายอาจเกิดขึ้น"

ข้อ 15

ในข้อ 26 ของอนุสัญญา ให้ยกเลิกวรรค 2 และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"ใน 2. ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้น บุคคลที่มีสิทธิรับมอบสิ่งของต้องร้องเรียนต่อผู้รับขนทันทีที่ได้พบความเสียหาย และอย่างช้าที่สุดภายในเจ็ดวันนับจากวันที่ได้รับสัมภาระ เดินทาง และสี่สิบวันนับจากวันที่ได้รับสินค้าบรรทุก ในกรณีที่มีการชักช้า ต้องร้องเรียนอย่างน้อยภายในยี่สิบเอ็ดวัน นับจากวันที่สัมภาระเดินทางหรือสินค้าบรรทุกถึงมือผู้รับ"

ข้อ 16

ให้ยกเลิกข้อ 34 ของอนุสัญญา และใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

"บทแห่งข้อ 3 ถึงข้อ 9 รวมกันทั้งหมดเกี่ยวกับ เอกสารการรับขนจะไม่ใช้บังคับในกรณีที่มีการรับขน ซึ่งกระทำในพฤติการณ์พิเศษนอกเหนือขอบข่ายปรกติแห่งธุรกิจของผู้รับขนทางอากาศ"

ข้อ 17

ต่อจากข้อ 40 ของอนุสัญญา ให้เพิ่มเติมข้อต่อไปนี้

ข้อ 40 ก

1. ในข้อ 37 วรรค 2 และข้อ 40 วรรค 1 ให้คำว่า อัครภาคีผู้ทำสัญญา หมายความว่า รัฐ ในกรณีอื่นทั้งปวง ให้คำว่า อัครภาคีผู้ทำสัญญา หมายความว่า รัฐซึ่งการให้สัตยาบันและภาคยานุวัติมีผลใช้บังคับแล้ว และรัฐซึ่งการบอกเลิกอนุสัญญายังไม่มีผลใช้บังคับ
2. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ คำว่า อาณาเขต หมายความว่า มิใช่แต่อาณาเขต เมืองหลวงของรัฐเท่านั้น แต่อาณาเขตอื่นทั้งปวงซึ่งรัฐ เป็นผู้รับผิดชอบ ความสัมพันธ์ต่างประเทศด้วย"

หมวด 2ข้อช่วยแห่งการใช้บังคับอนุสัญญาตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ 18

อนุสัญญาซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมในพิธีสารนี้ให้ใช้กับการรับขนระหว่างประเทศตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 ของอนุสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่าถิ่นที่ค้นทางและถิ่นที่ปลายทางดังที่อ้างถึงในข้อนี้ ตั้งอยู่ทั้งในอาณาเขตของภาคีแห่งพิธีสารนี้ สองประเทศ กับภายในอาณาเขตของภาคีแห่งพิธีสารนี้ประเทศเดียว และถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้อยู่ภายในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง

หมวด 3มาตราสุดท้าย

ข้อ 19

ให้แปลความและตีความอนุสัญญาและพิธีสารรวม เป็นตราสารฉบับเดียวกันในระหว่างภาคีแห่งอนุสัญญานี้ และให้เรียกว่า อนุสัญญากรุงวอร์ซอตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก

ข้อ 20

ให้มีการ เปิดลงนามในอนุสัญญานี้โดยรัฐหนึ่งรัฐใดในขณะนั้นได้ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติ
ก่อนอนุสัญญาแล้ว หรือได้ เข้าร่วมในการประชุมซึ่งรับพิธีสารนี้ไว้ใช้ จนกระทั่งพิธีสารนี้ เริ่ม
ใช้บังคับได้ตามบทแห่งข้อ 22 วรรค 1

ข้อ 21

1. ให้มีการสัตยาบันพิธีสารนี้โดยรัฐผู้ลงนาม
2. การให้สัตยาบันพิธีสารนี้โดยรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งมิใช่ภาคีแห่งอนุสัญญาจะมีผล เป็นการ
ภาคยานุวัติอนุสัญญาตามที่ได้แก้ไข เพิ่มเติมโดยพิธีสารนี้
3. ให้มอบตราสารสัตยาบันไว้กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 22

1. เมื่อใดที่รัฐผู้ลงนามได้ส่งมอบตราสารสัตยาบันของอนุสัญญานี้ครบ 30 รัฐ
ให้อนุสัญญานี้ เริ่มใช้บังคับระหว่างรัฐ เหล่านั้นในวันที่ เก่าสิบหลังจากการมอบตราสารสัตยาบัน
ฉบับที่สามสิบ หลังจากนั้นให้อนุสัญญานี้ เริ่มใช้บังคับสำหรับรัฐทุกรัฐที่ให้สัตยาบันในวันที่ เก่าสิบ
หลังจากการมอบสัตยาบันสาร
2. ให้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ลงทะ เบียนพิธีสารนี้กับสหประชาชาติ
เมื่อใดที่พิธีสารนี้ เริ่มใช้บังคับ

ข้อ 23

1. หลังจากพิธีสารนี้ เริ่มใช้บังคับแล้ว จะ เปิดให้รัฐใดที่ยังมิได้ลงนามกระทำ
ภาคยานุวัติได้
2. การที่รัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งมิใช่ภาคีแห่งอนุสัญญาได้ให้การภาคยานุวัติพิธีสารนี้จะมี
ผล เป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญาตามที่พิธีสารนี้ได้แก้ไข เพิ่มเติมด้วย
3. การภาคยานุวัติจะกระทำโดยการส่งมอบตราสารภาคยานุวัติกับรัฐบาล
สาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ และจะมีผลตั้งแต่วันที่ เก่าสิบหลังจากการส่งมอบ

ข้อ 28

1. ภาศึแห่งพิธิสารนี้ภาศึหนึ่งภาศึใดจะบอก เลิกพิธิสารได้โดยการบอกกล่าวไปยัง รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์
2. การบอก เลิกจะมีผลทก เดือนภายหลังวันที่รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ได้รับแจ้งการบอก เลิก
3. ในระหว่างภาศึแห่งพิธิสารนี้ การบอก เลิกอนุสัญญาโดยภาศึใดตามข้อ 39 ในอนุสัญญาจะไม่ถือ เป็นการบอก เลิกอนุสัญญาตามที่พิธิสารนี้ได้แก้ไข เพิ่มเติมในทางหนึ่งทางใด

ข้อ 25

1. พิธิสารนี้ให้ใช้บังคับในอาณา เขตทั้งปวงซึ่งรัฐ เป็นภาศึแห่งพิธิสารนี้ต้องรับผิดชอบ ความสัมพันธ์ต่างประเทศ นอกจากอาณา เขตที่ได้มีค่าแกลงไว้แล้วตามวรรค 2 ของอนุสัญญานี้
2. รัฐใดจะแกลงในขณะที่มอบสัตยาบันหรือภาคยานุวัติก็ได้ว่า การยอมรับพิธิสารนี้ ไม่เป็นการใช้บังคับแก่อาณา เขตซึ่งรัฐนั้นต้องรับผิดชอบความสัมพันธ์ต่างประเทศอาณา เขตหนึ่ง อาณาเขตใดหรือมากกว่านั้น
3. รัฐใดจะขยายการบังคับใช้พิธิสารนี้ไปยังอาณา เขตซึ่งตนได้ทำการแกลงตาม วรรค 2 ของข้อนี้ได้ใภายหลัง โดยการบอกกล่าวไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ให้การบอกกล่าวนั้นมีผลในวันที่ เก่าสิบหลังจากรัฐบาล ได้รับการบอกกล่าวนั้น
4. รัฐภาศึแห่งพิธิสารนี้รัฐใด จะบอก เลิกพิธิสารนี้ต่างหากได้สำหรับอาณา เขตที่ตน รับผิดชอบความสัมพันธ์ต่างประเทศ อาณาเขตหนึ่งอาณาเขตใดหรือทั้งหมดตามบทแห่งข้อ 24

ข้อ 26

พิธิสารนี้ไม่อาจมีข้อสงวนได้ เว้นแต่รัฐจะแกลงในขณะที่ขณะใดโดยการบอกกล่าว ส่งไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ว่า ไม่ให้ใช้บังคับอนุสัญญาตามที่พิธิสารนี้ได้แก้ไข เพิ่มเติมกับการรับชนบุคคล สินค้าบรรทุก และสัมภาระเดินทางสำหรับฝ่ายราชการทหารใน อากาศยานที่ได้ลงทะเบียนในรัฐนั้น โดยได้สงวนเนื้อที่ทั้งหมดในอากาศยานไว้สำหรับฝ่าย ราชการทหาร หรือในนามของฝ่ายราชการทหาร

ข้อ 27

ให้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์แจ้งทันทีไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งปวงซึ่งลงนามในอนุสัญญาหรือพิธีสารนี้ รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือพิธีสารนี้ทุกรัฐ และรัฐสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือของสหประชาชาติทุกรัฐและแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(ก) ถึงการลงนามในพิธีสารนี้ และวันที่มีการลงนาม

(ข) ถึงการส่งมอบตราสารสัตยาบัน หรือภาคยานุวัติใด ๆ ที่เกี่ยวกับพิธีสารนี้ และวันที่มีการส่งมอบ

(ค) ถึงวันที่พิธีสารนี้เริ่มใช้บังคับตามข้อ 22 วรรค 1

(ง) ถึงการได้รับการบอกกล่าวการบอกเลิกใด ๆ และวันที่ได้รับการบอกกล่าว

(จ) ถึงการได้รับคำแถลงหรือการบอกกล่าวใด ๆ ซึ่งกระทำภายใต้ข้อ 25 และวันที่ได้รับคำแถลงหรือการบอกกล่าว เช่นว่านั้น

(ฉ) ถึงการได้รับการบอกกล่าวใด ๆ ซึ่งกระทำตามข้อ 26 และวันที่ได้รับการบอกกล่าว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่มีนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำขึ้นสามฉบับ ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 เป็นตัวบทภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปนซึ่งใช้เป็นหลักฐานได้ ในกรณีที่มีความแตกต่างกันอย่างไร ตัวบทภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาของอนุสัญญา จะใช้บังคับ

ให้มอบพิธีสารนี้ไว้กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ และให้เปิดให้มีการลงนามกับรัฐบาลนั้นตามข้อ 20 และให้รัฐบาลนั้นส่งสำเนาพิธีสารนี้ที่ได้รับรองแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งปวง ซึ่งลงนามในอนุสัญญาหรือพิธีสารนี้ รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือพิธีสารนี้ทุกรัฐและรัฐสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือของสหประชาชาติทุกรัฐ และส่งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

อนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขน
ระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929

ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารฉบับที่ห้า ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955

รัฐบาลผู้มีนามข้างท้ายนี้

พิจารณาเห็นว่า เป็นที่ถึงปรารถนาที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์
บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอเมื่อวันที่ 12
ตุลาคม 1929 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารฉบับที่ห้า ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1955

จึงตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา

ข้อ 1

อนุสัญญาซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมโดยบทบัญญัติในหมวดนี้คือ อนุสัญญากรุงวอร์ซอ
ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกในปี 1955

ข้อ 2

ให้ยกเลิกข้อ 3 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"ข้อ 3

1. ในการรับขนคนโดยสารให้ เอกสาร เกี่ยวกับการรับขนแต่ละฉบับหรือหลายฉบับ
ให้ตัวโดยสารมีข้อความดังต่อไปนี้

ก) แสดงสถานที่ที่ออกเดินทางและปลายทาง

ข) ถ้าสถานที่ที่ออกเดินทางและปลายทางอยู่ในอาณาเขตของอำครภาคีผู้ทำสัญญา
แห่งเดียวและสถานที่แวะรับส่งที่ตกลงกัน (agreed stopping place) แห่งหนึ่งหรือมากกว่า
อยู่ในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ให้แสดงสถานที่แวะรับส่งที่ตกลงกัน เช่นว่านั้นอย่างอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

2. วิธีการอื่นใดอันจะธำรงไว้ซึ่งบันทึกเกี่ยวกับรายละเอียดที่แสดงไว้ใน ก) และ ข)
แห่งวรรคก่อนการจะนำมาใช้แทนการส่งมอบใบรับตัวโดยสารที่อ้างถึงในวรรคนี้ได้

3. การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรคก่อนไม่กระทบกระเทือนต่อความสมบูรณ์หรือความมีอยู่แห่งสัญญาฉบับที่ได้ทำไว้แล้ว หรือผลบังคับแห่งสัญญาฉบับที่ได้ทำไว้แล้ว ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งรวมถึงกรณีอื่นเกี่ยวกับการจำกัดซึ่งความรับผิดชอบด้วย"

ข้อ 3

ให้ยกเลิกข้อ 4 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"ข้อ 4

1. ในการรับขนส่งภาระเดินทางที่ตรวจแล้ว เว้นแต่ไปรับสัมภาระเดินทางจะรวมหรือประกอบอยู่ในเอกสารการรับขนส่งตามบทบัญญัติแห่งข้อ 3 วรรค 1 ให้ส่งมอบไปรับสัมภาระเดินทางซึ่งมีรายการดังนี้คือ :

(ก) แสดงสถานที่ที่ออกเดินทางและปลายทาง

(ข) ถ้าสถานที่ที่ออกเดินทางและปลายทางอยู่ในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาแห่งเดียว และสถานที่แวะรับส่งที่ตกลงกันแห่งหนึ่งหรือมากกว่าอยู่ในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง ให้แสดงสถานที่แวะรับส่งที่ตกลงกัน เช่นว่านั้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

2. วิธีการอื่นใดอันจะธำรงไว้ซึ่งบันทึกเกี่ยวกับรายละเอียดที่แสดงใน ก) และ ข) แห่งวรรคก่อน อาจจะนำมาใช้แทนการส่งมอบไปรับสัมภาระเดินทางที่อ้างถึงในวรรคนั้นได้

3. การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในวรรคก่อนไม่กระทบกระเทือนต่อความสมบูรณ์หรือความมีอยู่แห่งสัญญาฉบับที่ได้ทำไว้แล้วภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งรวมถึงกรณีอื่นเกี่ยวกับการจำกัดซึ่งความรับผิดชอบด้วย"

ข้อ 4

ให้ยกเลิกข้อ 17 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"ข้อ 17

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บในเงื่อนไขเฉพาะที่ว่า เหตุอันเป็นผลแห่งความตายหรือบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นบนอากาศยาน หรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ เพื่อการขึ้นหรือลงจากอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด ถ้าความตายหรือบาดเจ็บนั้นเป็นผลโดยตรงจากสุขภาพของคนโดยสารนั้นเอง

2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีสัมภาระเดินทางบุบสลาย หรือสูญหาย หรือเสียหายในเงื่อนไขเฉพาะที่ว่า เหตุอันเป็นผลแห่งการบุบสลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้น เกิดขึ้นบนอากาศยาน หรือระหว่างระยะเวลาใด ๆ ซึ่งสัมภาระเดินทางยังอยู่ในภาวะของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าการเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงจากความชำรุดบกพร่องภายใน คุณภาพ หรือสิ่งแทนสัมภาระเดินทางนั่นเอง

3. เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น ในอนุสัญญานี้ คำว่า "สัมภาระเดินทาง" หมายความว่าสัมภาระเดินทางที่ตรวจแล้วและวัตถุที่คนโดยสารนำไปเองด้วย"

ข้อ 5

ให้ยกเลิกวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อ 18 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีการบุบสลายหรือสูญหาย หรือเสียหาย เกิดแก่ของบรรทุกทุกใด ๆ ถ้ากรณีที่เกิดขึ้นซึ่งก่อให้เกิดการเสียหายนี้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศนั้น

1. การขนส่งทางอากาศตามความหมายแห่งวรรคก่อน ให้ประกอบด้วยระยะเวลา ระหว่างที่ของบรรทุกอยู่ในภาวะของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่ว่า ณ ท่าอากาศยาน หรือบนอากาศยาน หรือในกรณีที่ลงนอกท่าอากาศยาน ให้รวมถึงสถานที่ใด ๆ ซึ่งอากาศยานไปลงนั้นด้วย"

ข้อ 6

ให้ยกเลิกข้อ 20 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

1. ในการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระเดินทางนั้น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้า หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนและคนใช้และตัวแทนของตน ได้ดำเนินการมาตรการอันจำเป็นทั้งสิ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว หรือกรณีเป็นการพันวิสัยซึ่งตนและคนใช้และตัวแทนของตนจะดำเนินการ เช่นว่านั้นได้

2. ในการรับขนของบรรทุก ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเนื่องมาจากการบุบสลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนและคนใช้และตัวแทนของตนได้ดำเนินการมาตรการอันจำเป็นทั้งสิ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว หรือกรณีเป็นการพันวิสัยซึ่งตนและคนใช้และตัวแทนของตนจะดำเนินการ เช่นว่านั้นได้"

ข้อ 7

ให้ยกเลิกข้อ 21 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"ข้อ 21

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้น หรือมีส่วน เกิดขึ้นจากความประมาท เลิน เล่อ หรือความจงใจอย่างอื่น หรือการละ เว้นของบุคคลซึ่ง เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ผู้ขนส่งย่อมจะพ้นจากความรับผิดต่อบุคคล เช่นว่าทั้งหมดหรือแค่บางส่วน เนื่องมาแต่ความประมาท เลิน เล่อ หรือความจงใจ หรือการละ เว้น เช่นว่านั้นซึ่งก่อหรือมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย ในท่านองเดียวกัน เมื่อบุคคลอื่นนอกจากคนโดยสาร เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย เพราะคนโดยสารตายหรือบาดเจ็บ ผู้ขนส่งก็จะพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือแค่บางส่วน หากสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายได้เกิดขึ้นหรือมีส่วน เกิดขึ้นจากความประมาท เลิน เล่อ หรือความจงใจอย่างอื่น หรือการละ เว้นของผู้โดยสารนั้นเอง"

ข้อ 8

ให้ยกเลิกข้อ 22 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

"ข้อ 22

1. ก) ในการรับขนคน ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับข้อ เรียกร้องรวมกัน จำกัด เพียงจำนวนเงินหนึ่งล้านห้าแสนฟรังก์ ทั้งนี้ หากปรากฏว่า ความเสียหายเกิดเพราะผล แห่งความตายหรือการบาดเจ็บของคนโดยสารแต่ละคน ในกรณีก็ตามกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดี อาจจะชำระค่าเสียหาย เป็นงวด ๆ ได้ จำนวนเงินที่จะชำระ เป็นเงินจำนวน เดียวอันมีมูลค่า เท่ากับเงินที่ชำระ เป็นงวด ๆ ดังกล่าวก็จะต้องมีมูลค่าไม่เกินหนึ่งล้านห้าแสนฟรังก์
 - ข) ในกรณีล่าช้าในการรับขนคน ความรับผิดของผู้ขนส่งจำกัด เพียงหกหมื่น สองพันห้าร้อยฟรังก์ ต่อผู้โดยสารแต่ละคน
 - ค) ในการรับขนสัมภาระเดินทาง ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีบุบสลาย สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า จำกัดเพียงหนึ่งหมื่นห้าพันฟรังก์ต่อผู้โดยสารแต่ละคน
2. ก) ในการรับขนของบรรทุก ความรับผิดของผู้ขนส่งจำกัด เพียงจำนวนเงิน สองร้อยห้าสิบฟรังก์ต่อกิโลกรัม เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้ง เป็นกรณีพิเศษถึงประโยชน์ เมื่อส่งมอบ

ณ ปลายทางในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง และได้จ่ายค่าระวางเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องจ่าย ในกรณีดังกล่าวนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบจ่ายเงินไม่เกินกว่าจำนวนที่ผู้ตราส่งแจ้งนั้น เว้นแต่จะ พิสูจน์ได้ว่าจำนวนดังกล่าวมากกว่าประโยชน์อันแท้จริงของผู้ตราส่งเมื่อส่งมอบ ณ ปลายทาง

ข) ในกรณีที่บางส่วนแห่งของบรรทุก หรือวัตถุใด ๆ ซึ่งประกอบอยู่ในของ บรรทุก สูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า น้าหนักซึ่งจะนำมาพิจารณาวินิจฉัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น จะต้องจำกัดอยู่เฉพาะน้ำหนักรวมของหีบห่อ หรือหีบห่อทั้งหลายที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ถ้าการสูญหาย การเสียหาย หรือการล่าช้าของของบรรทุกบางส่วน หรือของวัตถุซึ่งประกอบ อยู่ในของบรรทุกนั้นกระทบกระเทือนถึงมูลค่าของหีบห่ออื่น ๆ ซึ่งอยู่ในเอกสารการรับขนฉบับเดียว กันด้วย น้ำหนักรวมของหีบห่อ หรือหีบห่อทั้งหลาย เช่นว่า จะต้องนำมาพิจารณาวินิจฉัยเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบ

3. ก) ศาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาซึ่งไม่มีอำนาจตามกฎหมายของตนที่จะจ่าย ค่าฤชาธรรมเนียมรวมทั้งค่าทนายความในการดำเนินคดี มีอำนาจที่จะจ่ายค่าฤชาธรรมเนียม รวมทั้งค่าทนายความทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามที่ศาลพิจารณาเห็นสมควรให้แก่โจทก์ได้ในการดำเนินคดีประเภทที่อนุสัญญานี้บังคับถึง

ข) ค่าฤชาธรรมเนียม รวมทั้งค่าทนายความย่อมได้รับการกำหนดให้ตาม ความในวรรค ก) เฉพาะในกรณีที่โจทก์ส่งคำบอกเล่าเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งบ่งระบุจำนวนเงิน ที่เรียกร้องอันประกอบด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับการคำนวณจำนวนเงินที่เรียกร้องนั้น และถ้า ผู้ขนส่งไม่ได้ตอบรับเป็นหนังสือเสนอการประนีประนอมอย่างน้อย เท่ากับจำนวนเงินค่าเสียหาย ^{๑)} ภายในระยะเวลาหก เดือนนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับคำบอกเล่าว่านั้น ทั้งนี้อย่างน้อย เท่ากับจำนวน แห่งความเสียหายอันพึงเรียกร้องได้ซึ่งจำกัดไว้แล้วนั้น ระยะเวลาดังกล่าวอาจขยายออกไปได้ จนกระทั่งถึงวัน เริ่มฟ้องคดี ถ้าหากวัน เริ่มฟ้องคดีนั้นเกินกว่ากำหนดระยะเวลาหก เดือนดังกล่าว

ค) สำหรับค่าฤชาธรรมเนียม รวมทั้งค่าทนายความดังกล่าวไม่ถือว่ารวมอยู่ ในจำนวนเงินตามข้อจำกัดในข้อนี้

4. จำนวนเงินที่ระบุไว้เป็นเงินฟรังก์ในข้อนี้และข้อ 42 ให้ถือว่าเป็นเงินฟรังก์ ซึ่ง 1 ฟรังก์มีค่าเท่ากับทองคำบริสุทธิ์ขนาด 900 ใน 1,000 ส่วน ซึ่งมีน้ำหนัก 65.5 มิลลิกรัม จำนวนเงินดังกล่าวนี้ จะแลกเปลี่ยนเป็นเงินตราของประเทศต่าง ๆ เป็นตัวเลขถ้วน ๆ โดยพิเศษทั้ง ในกรณีที่มีข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราไปเป็นอัตราเงินตรา ของประเทศต่าง ๆ อันมิใช่ทองคำนั้น ให้ถืออัตราแลกเปลี่ยนตามค่าของทองคำในวันที่ศาลพิพากษา

ข้อ 9

ให้ยกเลิกข้อ 24 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

ข้อ 24

1. ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเกี่ยวกับของบรรทุก ไม่ว่ามูลคดีจะเป็นประการใด ให้เป็นไปตามเงื่อนไขและข้อจำกัดที่ระบุไว้ในอนุสัญญานี้

2. ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร และสัมภาระเดินทางของคนโดยสาร ไม่ว่ามูลคดีจะเป็นประการใด ไม่ว่าจะ เป็นไปตามอนุสัญญานี้ หรือโดยลักษณะสัญญา หรือลักษณะละเมิด หรือโดยประการอื่น จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไข และข้อจำกัดที่ระบุไว้ในอนุสัญญานี้ ทั้งนี้โดยไม่กระทบกระเทือนถึงปัญหาที่ว่าบุคคลใดมีสิทธิฟ้องร้องและสิทธิฟ้องร้องนั้นมีเพียงใด ข้อจำกัดความรับผิด เช่นว่าเป็นข้อจำกัดที่สูงสุดอยู่แล้ว และจะไม่มีกรณีอื่นใดอันจะพึงทำให้ความรับผิดเพิ่มขึ้นกว่านั้นอีกได้"

ข้อ 10

ให้ยกเลิกข้อ 25 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

ข้อ 25

ข้อจำกัดความรับผิดซึ่งระบุไว้ในวรรค 2 ของข้อ 22 มิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำ หรือการละเว้นของผู้ขนส่ง คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือแตกทำลาย และโดยรู้ยู่ว่า ความเสียหายจะเกิดขึ้น อย่างไรก็ดี ในกรณีเป็นการกระทำ หรือละเว้นของคนใช้หรือตัวแทนดังกล่าว จะต้องพิสูจน์ได้ด้วยว่า คนใช้หรือตัวแทนดังกล่าวได้กระทำไปในการที่จ้าง"

ข้อ 11

ให้ยกเลิกวรรค 1 และวรรค 3 ของข้อ 25 แห่งอนุสัญญา และใช้ความต่อไปนี้แทนคือ :

1. ถ้ามีการฟ้องร้องคนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายซึ่งอนุสัญญาเกี่ยวข้องกับ หากคนใช้หรือตัวแทนดังกล่าวพิสูจน์ได้ว่าได้ทำไปในการที่จ้าง ความรับผิดของผู้ขนส่งก็จะจำกัด เช่นเดียวกับผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้

3. บทบัญญัติของวรรค 1 และ 2 แห่งข้อนี้ไม่ใช่แก่การรับชนของบรรทุก ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำ หรือการละเว้นของคนใช้ หรือตัวแทน ซึ่งกระทำโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือแตกทำลาย และโดยรู้ยู่ว่า ความเสียหายจะเกิดขึ้น"

ข้อ 12

ในข้อ 28 แห่งอนุสัญญา ให้เรียกวรรค 2 นี้เป็นวรรค 3 และให้เพิ่มความต่อไปนี ในวรรค 2 ใหม่ คือ :

"2. ในกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลเนื่องมาจากความตาย บาดเจ็บหรือล่าช้า ของคนโดยสาร หรือหีบห่อถูกทำลาย สูญหาย เสียหายหรือล่าช้า อาจจะฟ้องคดีต่อศาลใด ศาลหนึ่งที่กล่าวไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ หรือต่อศาลในอาณาเขตของอัครภาคีใดหนึ่ง หรือต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจอันผู้ชนส่งมีถิ่นฐาน ถ้าคนโดยสารมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวร ในอาณาเขตของอัครภาคีเดียวกัน"

ข้อ 13

หลังข้อ 30 แห่งอนุสัญญา ให้เพิ่มข้อต่อไปนี้เป็น :

"ข้อ 30 ก.

อนุสัญญานี้ไม่ว่าข้อใด จะไม่กระทบกระเทือนถึงปัญหาเกี่ยวกับเรื่องที่ว่า บุคคล ผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาจากบุคคลอื่นตามข้อใดในอนุสัญญานี้"

ข้อ 14

หลังข้อ 35 แห่งอนุสัญญา ให้เพิ่มข้อต่อไปนี้เป็น :

"ข้อ 35 ก.

บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไม่ห้ามรัฐในอันที่จะก่อตั้ง และดำเนินการภายในอาณาเขต ของตน ซึ่งระบบการชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมต่อการเรียกร้องภายใต้อนุสัญญาในกรณีเกี่ยวกับ ความตาย หรือการบาดเจ็บของคนโดยสาร ระบบเช่นว่าจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่อไปนี้ คือ :

- ก) ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ จะบังคับให้ผู้ขนส่ง คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพิ่มขึ้นจากที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้มิได้
- ข) จะบังคับให้ผู้ขนส่งต้องรับภาระทางการเงินหรือทางการบริหารใด ๆ มิได้นอกจากการรวบรวมค่าบำรุงจากคนโดยสารซึ่งประสงค์จะให้ดำเนินการในรัฐนั้น เท่านั้น
- ค) จะต้องไม่ก่อให้เกิดการเลือกปฏิบัติใด ๆ ขึ้นระหว่างผู้ขนส่งเกี่ยวกับคนโดยสารที่เกี่ยวข้องและผลประโยชน์สำหรับคนโดยสารดังกล่าวภายใต้ระบบซึ่งขยายถึงผู้ขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งซึ่งคนโดยสารได้ใช้บริการของตน
- ง) ถ้าคนโดยสารมีส่วนออกค่าบำรุงตามระบบนั้นด้วย บุคคลใดที่ได้รับความเสียหายถึงแก่ความตายหรือร่างกายบาดเจ็บตามลำดับ จะได้รับประโยชน์จากระบบดังกล่าวด้วย"

ข้อ 15

หลังข้อ 41 แห่งอนุสัญญา ให้เพิ่มข้อต่อไปนี้คือ :

"ข้อ 42

1. โดยไม่กระทบกระเทือนต่อบัญญัติข้อ 41 หลังจากวันที่พิธีสารซึ่งทำที่กรุงกัวเตมาลา ณ วันที่ 8 มีนาคม 1971 มีผลบังคับแล้ว เพื่อความมุ่งประสงค์ในอันที่จะปรับปรุงข้อจำกัดซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 22 วรรค 1 ก) แห่งอนุสัญญาซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารนั้น การประชุมภาคีแห่งพิธีสารดังกล่าวจะเปิดขึ้นระหว่างปีที่ห้าและปีที่สิบ ตามลำดับ
2. ในแต่ละการประชุมดังกล่าวในวรรค 1 แห่งข้อนี้ ข้อจำกัดความรับผิดในข้อ 22 วรรค 1 ก) ซึ่งมีผลบังคับตามลำดับแห่งวันของการประชุม เหล่านี้จะเพิ่มขึ้น เป็นจำนวนเกินกว่าหนึ่งแสนแปดหมื่นเจ็ดพันห้าร้อยฟรังก์มิได้
3. ภายใต้บังคับแห่งวรรค 2 ของข้อนี้ เว้นแต่ก่อนวันที่สามสิบเอ็ด ธันวาคมของปีที่ห้า และปีที่สิบ หลังจากวันที่พิธีสารมีผลบังคับซึ่งอ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ เมื่อการประชุมดังกล่าวแล้ววินิจฉัยเป็นอย่างอื่นด้วย เสียงข้างมากสองในสามของภาคีซึ่งมาประชุมและออกเสียงการจำกัดความรับผิดในข้อ 22 วรรค 1 ก) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันของการประชุม เหล่านี้ตามลำดับ จะเพิ่มขึ้น เป็นจำนวนหนึ่งแสนแปดหมื่นเจ็ดพันห้าร้อยฟรังก์ตั้งแต่วัน เหล่านั้น
4. การใช้ข้อจำกัดตามความในวรรคก่อน จะมีผล ณ วันอันเหตุแห่งความตายหรือร่างกายบาดเจ็บ เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร

หมวด 2ขอบข่ายแห่งการไต่เบี่ยงคืบอนุสัญญาตามที่แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ 16

อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกในปี 1955 และโดยพิธีสารนี้ จะใช้กับการรับขนระหว่างประเทศตามที่นิยามไว้ในข้อ 1 แห่งอนุสัญญา ถ้าสถานที่ที่ออกเดินทาง และปลายทางที่อ้างถึงในข้อนั้นตั้งอยู่ในอาณาเขตของสองภาคีแห่งพิธีสารนี้ หรืออยู่ในอาณาเขตของ เอกภาคีแห่งพิธีสารนี้กับสถานที่แะรับส่งที่ตกลงกันในอาณาเขตของรัฐอื่น

หมวด 3บทสุดท้าย

ข้อ 17

ระหว่างภาคีแห่งพิธีสารนี้ อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกในปี 1955 และโดยพิธีสารนี้ จักอ้างถึงและตีความรวมเป็นตราสารฉบับเดียวกัน และให้เรียกว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกปี 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลาปี 1971

ข้อ 18

จนกระทั่งถึงวันที่พิธีสารนี้มีผลบังคับตามบทบัญญัติแห่งข้อ 20 ให้เปิดการลงนามในพิธีสารนี้แก่รัฐสมาชิกแห่งสหประชาชาติทั้งหมด หรือแก่รัฐสมาชิกแห่งสำนักงานชำนาญพิเศษใด ๆ หรือแก่รัฐสมาชิกแห่งสำนักงานพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ หรือภาคีแห่งสถาบันศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ และรัฐอื่นใดที่ได้รับเชิญจากสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติให้เป็นภาคีแห่งพิธีสารนี้

ข้อ 19

1. พิธีสารนี้จะต้องได้รับการสัตยาบันจากรัฐผู้ลงนามไว้
2. พิธีสารนี้ซึ่งให้สัตยาบันโดยรัฐใด ๆ ที่มีใช้ภาคีแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรือรัฐใด ๆ ที่มีใช้ภาคีแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกปี 1955 จะมีผล

เป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกปี 1955 และที่
กรุงกัวเตมาลาปี 1971 ด้วย

3. สัตยาบันสารจะต้องมอบไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 20

1. พิธีสารนี้จะมีผลบังคับ ณ วันที่ 90 หลังจากการมอบสัตยาบันสารฉบับที่สามสิบ
ตามเงื่อนไขที่ว่าจำนวนการจราจรทางอากาศประจำระหว่างประเทศทั้งหมดซึ่งแสดงถึงจำนวน
กิโลเมตรผู้โดยสารตามสถิติปี 1970 จัดพิมพ์โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
มีสายการบินแห่งห้ารัฐที่ให้สัตยาบันพิธีสารนี้ ซึ่งแทนจำนวนการจราจรทางอากาศประจำ
ทั้งหมดอย่างน้อย 40 % ของสายการบินของรัฐสมาชิกแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศในปีนี้ ถ้า ณ เวลาที่ส่งมอบสัตยาบันสารฉบับที่สามสิบ กรณีมิได้เป็นไปตามเงื่อนไขนี้
พิธีสารจะไม่มีผลบังคับตราบกระทั่งวันที่เก้าสิบ หลังจากเงื่อนไขนี้จะเป็นที่พอใจแล้ว พิธีสารนี้
จะมีผลบังคับถึงแต่ละรัฐซึ่งให้สัตยาบันหลังจากการส่งมอบสัตยาบันสารฉบับสุดท้ายอันจำเป็น
สำหรับการมีผลบังคับของพิธีสารนี้ ณ วันที่เก้าสิบ หลังจากการส่งมอบสัตยาบันสาร
2. ทันทีที่พิธีสารนี้มีผลบังคับ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะต้องนำ
ไปจดทะเบียนไว้กับสหประชาชาติ

ข้อ 21

1. หลังจากพิธีสารนี้มีผลบังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐใด ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 18
ให้ภาคยานุวัติ
2. การให้ภาคยานุวัติพิธีสารนี้โดยรัฐใด ๆ ที่มีใช้ภาคแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์
หรือรัฐใด ๆ ที่มีใช้ภาคแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮกปี 1955
จะมีผล เป็นการภาคยานุวัติ อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ที่แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ปี 1955
และ ณ กรุงกัวเตมาลา ปี 1971 ด้วย
3. การภาคยานุวัติจะเป็นผลต่อเมื่อได้มอบภาคยานุวัติสารไว้กับองค์การการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศ และจะมีผลบังคับในวันที่เก้าสิบ หลังจากมอบภาคยานุวัติสาร

ข้อ 22

1. ภาคีแห่งพิธีสารนี้ภาคีหนึ่งภาคีใดจะบอกเลิกพิธีสารได้โดยบอกกล่าวไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
2. การบอกเลิกจะมีผลหกเดือนภายหลังวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้งการบอกเลิก
3. ในระหว่างภาคีแห่งพิธีสารนี้ การบอกเลิกอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์โดยภาคีใดตามข้อ 39 แห่งอนุสัญญานั้น หรือพิธีสารกรุงเฮกตามข้อยี่สิบสี่แห่งพิธีสารนั้น จะไม่ถือเป็นการบอกเลิกอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกปี 1955 และที่กรุงกัวเตมาลาปี 1971

ข้อ 23

1. เฉพาะข้อสงวนเหล่านี้เท่านั้นที่อาจดำเนินการกับพิธีสารนี้ได้
 - ก) รัฐซึ่งศาลมิได้รับมอบอำนาจตามกฎหมายในอันที่จะให้คำฤชาธรรมเนียมในการดำเนินคดีรวมทั้งคำทนาย อาจแจ้งในเวลาใด ๆ ไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่า ข้อ 22 วรรค 3 ก) จะไม่ใช่แก่ศาลของตน และ
 - ข) รัฐอาจประกาศไม่ว่าเวลาใด ๆ โดยแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศว่า อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกปี 1955 และที่กรุงกัวเตมาลาปี 1971 จะไม่ใช่บังคับแก่การขนส่งคน สัมภาระเดินทางและของบรรทุกสำหรับเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารบนอากาศยาน ซึ่งจดทะเบียนในรัฐนั้นสำหรับความจุทั้งหมดซึ่งสงวนไว้โดยหรือในนามของเจ้าหน้าที่ เช่นว่า
2. รัฐใดได้ตั้งข้อสงวนไว้ตามความในวรรคก่อน อาจถอนข้อสงวนเช่นว่าในเวลาใด ๆ ก็ได้ ทั้งนี้โดยแจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 24

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งโดยทันทีไปยังรัฐที่ลงนามหรือให้ภาคยานุวัติให้ทราบถึงวันที่ลงนามแต่ละครั้ง วันที่ส่งมอบสัตยาบันสารแต่ละฉบับ หรือภาคยานุวัติสารแต่ละฉบับ วันที่พิธีสารนี้มีผลบังคับ และข่าวสารอย่างอื่นที่จำเป็น

ข้อ 25

ในระหว่างภาคีแห่งพิธีสารนี้ซึ่งเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาเพิ่มเติมแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว่าด้วยการวางระเบียบบางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งดำเนินการโดยบุคคลอื่นนอกจากผู้ทำสัญญารับขน ลงนามที่กัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน 1961 (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญากัวดาลาฮารา") ข้ออ้างอิงใด ๆ ต่อ "อนุสัญญากรุงวอร์ซอ" ซึ่งประกอบอยู่ในอนุสัญญากัวดาลาฮารา ให้รวมถึงที่อ้างอิงถึงอนุสัญญากรุงวอร์ซอซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมที่กรุงเฮกปี 1955 และที่กรุงกัวเตมาลาปี 1971 ในกรณีที่เป็นการขนส่งภายใต้ความตกลงที่อ้างอิงในข้อ 1 วรรค ข) ของอนุสัญญากัวดาลาฮาราให้ใช้พิธีสารนี้บังคับ

ข้อ 26

พิธีสารนี้จะเปิดอยู่จนกระทั่งวันที่ 30 กันยายน 1971 เพื่อให้รัฐใด ๆ ตามที่อ้างอิงในข้อ 18 ลงนาม ณ กระทรวงการต่างประเทศแห่งสาธารณรัฐกัวเตมาลา และต่อจากนั้น จนกระทั่งพิธีสารนี้ได้มีผลบังคับตามข้อ 20 ณ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐกัวเตมาลาจะได้แจ้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยทันทีที่ได้มีการลงนามและวันที่ที่ลงนามนั้น ระหว่างเวลาที่พิธีสารเปิดการลงนามในกัวเตมาลา

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเดิมที่มีนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจ ได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำที่กรุงกัวเตมาลา ณ วันที่แปด เดือนมีนาคม ปีหนึ่งพันเก้าร้อยเจ็ดสิบเอ็ด เป็นตัวบทซึ่งใช้เป็นหลักฐานได้สามฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศสและสเปน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้จัดทำตัวบทซึ่งใช้เป็นหลักฐานได้ของพิธีสารนี้เป็นภาษารัสเซีย อีกฉบับหนึ่ง ในกรณีที่มีความขัดแย้งกันประการใด ให้ถือตามตัวบทฉบับภาษาฝรั่งเศส ซึ่งเป็นภาษาในอนุสัญญากรุงวอร์ซอฉบับวันที่ 12 ตุลาคม 1929 เป็นสำคัญ

อนุสัญญา **เพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์** เพื่อการรวมกฎเกณฑ์
บางประการ **เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ**
ซึ่งกระทำ **โดยบุคคลนอกจากผู้ทำสัญญา**รับขน

รัฐผู้ลงนามในสัญญานี้

ตระหนักว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ไม่มีกฎเกณฑ์บางประการ **เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งกระทำโดยบุคคลที่มีโชภาติในความตกลงให้มีการรับขน**

โดยพิจารณา **เห็น** เป็นที่พึงปรารถนาที่จะ **ดัดกฎเกณฑ์ขึ้นใช้ในพฤติการณ์ดังกล่าว**
ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

ในอนุสัญญานี้

(ก) "อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์" หมายความว่าอนุสัญญาเพื่อรวมกฎเกณฑ์บางประการ
เกี่ยวกับการรับขนระหว่าง **ประเทศทางอากาศ** ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม
1929 หรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก เมื่อ ค.ศ. 1955 **สุดแต่ว่า**
การรับขนภายใต้ความตกลงข้างต้นถึงในวรรค (ข) นั้นจะใช้บังคับตามอนุสัญญาฉบับใด

(ข) "ผู้ทำสัญญาการรับขน" หมายความว่าบุคคลซึ่งในฐานะตัวการ ทำความตกลง
รับขนซึ่งใช้บังคับตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์กับคนโดยสารหรือผู้ตราส่งหรือกับบุคคลซึ่ง เป็นผู้แทน
ของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง

(ค) "ผู้กระทำการรับขน" หมายความว่าบุคคลนอกจากผู้ทำความตกลงการรับขน
ซึ่งกระทำการรับขนครั้งที่ **อยู่ใน**วรรค (ข) ทั้งหมดหรือบางส่วนโดยได้รับอำนาจจากผู้ทำ
สัญญาการรับขน **แต่มิใช่ผู้รับขน** เนื่องกันมาตามความหมายของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์สำหรับ
การรับขนนั้น ให้สันนิษฐาน **อำนาจดังกล่าวไว้ก่อน** เมื่อไม่มีข้อพิสูจน์ เป็นตรงกันข้าม

ข้อ 2

ถ้าผู้กระทำการรับขนกระทำการรับขนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งใช้บังคับตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามความตกลงที่อ้างถึงในข้อ 1 วรรค (ข) ให้ผู้ทำสัญญารับขนและผู้กระทำการรับขนอยู่ภายในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ผู้ทำสัญญารับขนสำหรับการรับขนทั้งหมดซึ่งกำหนดไว้ในความตกลง และผู้กระทำการรับขน เฉพาะแต่การรับขนซึ่งตนได้กระทำเท่านั้น เว้นแต่อนุสัญญานี้จะกำหนดให้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 3

1. การกระทำและการเว้นกระทำของผู้กระทำการรับขนและของลูกจ้างและผู้แทนของผู้นั้น ซึ่งกระทำภายในขอบข่ายของการว่าจ้างของตน เกี่ยวกับการรับขนโดยผู้กระทำการรับขนให้ถือว่าเป็นการกระทำและการเว้นกระทำของผู้ทำสัญญารับขนด้วย

2. การกระทำและการเว้นกระทำของผู้ทำสัญญารับขนและของลูกจ้างของผู้นั้นและผู้แทนภายในขอบข่ายของหน้าที่ของตน เกี่ยวกับการรับขนโดยผู้กระทำการรับขนให้ถือว่าเป็นการกระทำและการเว้นกระทำของผู้กระทำการรับขนด้วย อย่างไรก็ตาม การกระทำหรือการเว้นกระทำ เช่นว่านั้นจะไม่บังคับให้ผู้กระทำการรับขนต้องรับผิดชอบเหนือขอบข่ายที่ระบุไว้ในข้อ 22 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ความตกลงพิเศษใด ๆ ที่กำหนดข้อผูกพันซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์มิได้วางไว้แก่ผู้ทำสัญญารับขนหรือการสลະลัทธิใด ๆ ซึ่งอนุสัญญานั้นระบุไว้หรือค่าแถมพิเศษใด ๆ ถึงผลประโยชน์ในการส่งมอบ ณ ที่ปลายทางซึ่งข้อ 22 ของอนุสัญญา เช่นว่านั้นได้กล่าวถึง จะไม่ผูกมัดผู้กระทำการรับขน เว้นแต่ผู้นั้นได้ตกลงยอมรับแล้ว

ข้อ 4

การยื่นคำเรียกร้องใด ๆ หรือคำสั่งใด ๆ ต่อผู้รับขนภายใต้อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ให้มีผล เช่น เดียวกันไม่ว่าจะแจ้งต่อผู้ทำสัญญารับขนหรือผู้กระทำการรับขน อย่างไรก็ตาม คำสั่งที่อ้างถึงในข้อ 12 ของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ จะประสิทธิผลได้ก็ต่อเมื่อแจ้งต่อผู้ทำสัญญารับขน

ข้อ 5

เกี่ยวกับการรับชดเชยโดยผู้กระทำการรับชดเชย ให้ลูกจ้างหรือผู้แทนคนหนึ่งคนใดของผู้นั้น หรือของผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยมีสิทธิใช้ประโยชน์จากข้อกำหนดความรับผิดซึ่งใช้บังคับภายใต้อนุสัญญานี้ กับผู้รับชดเชยซึ่งเป็นนายจ้างของตน ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำไปในขอบเขตหน้าที่การงานของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าปฏิบัติไปในทางซึ่งกันไม่ให้มีการอุทธรณ์ข้อจำกัดความรับผิดภายใต้อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์

ข้อ 6

เกี่ยวกับการรับชดเชยซึ่งกระทำโดยผู้กระทำการรับชดเชย ยอดเงินจากจำนวนที่ได้รับชดเชยจากผู้นั้นและจากผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยและจากลูกจ้างหรือผู้แทนของผู้กระทำการรับชดเชยและผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยภายในขอบข่ายหน้าที่การงานของตนจะไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะเรียกร้องได้จากผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยหรือผู้กระทำการรับชดเชยภายใต้อนุสัญญานี้ แต่บุคคลใด ๆ ดังกล่าวจะไม่ต้องรับผิดต่อจำนวนนอกเหนือข้อจำกัดที่ใช้บังคับแก่ตน

ข้อ 7

เกี่ยวกับการรับชดเชยโดยผู้กระทำการรับชดเชย การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายอาจกระทำได้อีกต่อผู้กระทำการรับชดเชยนั้น หรือต่อผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยหรือต่อทั้งสองฝ่ายรวมกันหรือแยกต่างหาก ตามแต่ฝ่ายโจทก์จะเลือก ถ้าดำเนินคดีต่อผู้รับชดเชยเหล่านั้น เพียงรายเดียวให้ผู้รับชดเชยนั้นมีสิทธิกำหนดให้ผู้รับชดเชยอื่นมาร่วมคดีด้วยก็ได้ โดยที่วิธีดำเนินคดีและผลที่ใช้บังคับตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ 8

การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 7 ของอนุสัญญานี้ ต้องกระทำในศาลซึ่งอาจจะมีการดำเนินคดีต่อผู้ทำสัญญาจ้างชดเชยได้ตามที่ระบุไว้ในข้อ 28 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์หรือในศาลซึ่งมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งภาคี ณ ที่ซึ่งผู้กระทำการรับชดเชยมีถิ่นที่อยู่ตามปกติ หรือมีสำนักงานใหญ่ตามแต่ฝ่ายโจทก์จะเลือก

ข้อ 9

1. บทบัญญัติแห่งสัญญาบทใดซึ่งช่วยปลดปล่อยผู้ทำสัญญารับชนหรือผู้กระทำการรับชนจากความรับผิดชอบของตนภายใต้สัญญานี้ หรือกำหนดขีดจำกัดไว้ต่ำกว่าที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานี้จะเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของบทใด ๆ นั้นจะไม่ทำให้ความตกลงทั้งหมดที่ใช้ไม่ได้ ความตกลงนั้นยังคงจะอยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติของสัญญานี้ต่อไป

2. สำหรับการรับชนโดยผู้กระทำการรับชนไม่ให้ใช้วรรคข้างต้นบังคับแก่บทบัญญัติแห่งสัญญาซึ่งกำหนดการสูญหายหรือเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากข้อเสียหาย คุณภาพ หรือการเสื่อมที่มีอยู่ในตัวของสินค้าบรรทุก

3. ข้อความใด ๆ ที่มีอยู่ในความตกลงรับชนและความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งได้ตกลงกันก่อนความเสียหายได้เกิดขึ้น ซึ่งคู่สัญญามุ่งหมายให้ข้อความ เหล่านั้นละเมิดต่อข้อระเบียบที่อนุสัญญานี้ได้วางไว้ ไม่ว่าโดยการกำหนดกฎหมายที่จะใช้หรือโดยการแก้ไขข้อระเบียบเกี่ยวกับอำนาจศาลจะเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตาม สำหรับการรับชนของอนุญาตให้มีมาตรการอนุญาตตุลาการใดภายใต้สัญญานี้ ถ้าอนุญาตตุลาการนั้นจะมีขึ้นภายใต้เขตอำนาจศาล เขตหนึ่งดังที่กล่าวถึงในข้อ 8

ข้อ 10

ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญานี้ที่จะกระทบต่อสิทธิและข้อผูกพันของผู้รับชนทั้งสองฝ่ายซึ่งกันและกัน นอกจากจะได้อำนาจไว้ในข้อ 7

ข้อ 11

อนุสัญญานี้จะคงเปิดให้มีการลงนามในนามรัฐใดก็ได้ซึ่งในขณะนั้น เป็นสมาชิกสหประชาชาติ หรือสมาชิกทบวงการชำนัญพิเศษอื่นใด จนกระทั่งถึงวันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ ตามบทแห่งข้อ 13

ข้อ 12

1. ให้อนุสัญญานี้ได้รับสัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม
2. ให้มอบตราสารสัตยาบันไว้กับรัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโก

ข้อ 13

1. เมื่อใดที่รัฐผู้ลงนามทำรัฐได้ส่งมอบตราสารสัตยาบันของอนุสัญญานี้ ให้อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับได้ระหว่างรัฐ เหล่านั้นในวันที่ เก่าลิบนับจากวันส่งมอบตราสารสัตยาบันฉบับที่ทำให้อนุสัญญานี้ เริ่มใช้บังคับแก่รัฐทุกรัฐที่ให้สัตยาบันหลังจากนั้นในวันที่ เก่าลิบนับจากวันส่งมอบตราสารสัตยาบัน
2. ให้รัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโกลงทะเล เบียนอนุสัญญานี้กับสหประชาชาติและองค์การการbinพล เรือระหว่างประเทศ เมื่อใดที่อนุสัญญานี้ เริ่มใช้บังคับ

ข้อ 14

1. ภายหลังที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ จะเปิดให้มีการภาคยานุวัติโดยรัฐสมาชิกสหประชาชาติรัฐหนึ่งรัฐใดหรือโดยทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ ก็ได้
2. การภาคยานุวัติของรัฐหนึ่งจะมีผลโดยการส่งมอบตราสารภาคยานุวัติไว้กับรัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโก และจะมีผลใช้บังคับ เริ่มตั้งแต่วันที่ เก่าลิบภายหลังวันส่งมอบนั้น

ข้อ 15

1. รัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะบอก เลิกอนุสัญญานี้ได้โดยการบอกกล่าวส่งไปยังรัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโก
2. การบอก เลิกนั้นจะมีผลทก เดือนภายหลังวันที่รัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโกได้รับการบอกกล่าวการบอก เลิก

ข้อ 16

1. รัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะแถลง โดยการบอกกล่าวส่งไปยังรัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโก ในขณะที่ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติแก่อนุสัญญานี้ หรือในเวลาใดหลังจากนั้นก็ได้ว่าอนุสัญญานี้ จะขยายถึงอาณา เขตใด ๆ ซึ่งรัฐ เป็นผู้รับผิดชอบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
2. อนุสัญญานี้จะขยายถึงอาณา เขตตั้งที่ระบุไว้ในคำบอกกล่าว เก่าลิบวันภายหลังวันที่รัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโกได้รับคำบอกกล่าวนั้น

3. รัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะบอกเลิกอนุสัญญานี้โดยต่างหากในอาณาเขตที่ตนต้องรับผิดชอบ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอาณาเขตหนึ่งอาณาเขตใดหรือทั้งหมดก็ได้ตามบทแห่งข้อ 15

ข้อ 17

อนุสัญญานี้ไม่อาจมีข้อสงวนได้

ข้อ 18

ให้รัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโกแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรัฐสมาชิก
สหประชาชาติทุกรัฐ และสมาชิกทบวงการชำนัญพิเศษใด ๆ ทราบ

- (ก) ถึงการลงนามในอนุสัญญานี้และวันที่มีการลงนาม
- (ข) ถึงการส่งมอบตราสารสัตยาบันหรือภาคยานุวัติและวันที่มีการส่งมอบนั้น
- (ค) ถึงวันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับตามข้อ 13 วรรค 1
- (ง) ถึงการได้รับการบอกกล่าวการบอกเลิกอนุสัญญาและวันที่มีการบอกเลิกนั้น
- (จ) ถึงการได้รับคำแถลงหรือการบอกกล่าวซึ่งกระทำภายใต้ข้อ 16 และวันที่ได้รับ

คำแถลงหรือการแจ้งนั้น

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่มีนามข้างท้ายนี้ เมื่อได้รับมอบอำนาจโดย
ถูกต้องแล้วจึงได้ลงนามในอนุสัญญานี้

ทำขึ้นสามฉบับ ณ เมืองกวาดาลาฮาร์ เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961

เป็นฉบับภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน ซึ่งใช้เป็นหลักฐานได้ ในกรณีที่มีความแตกต่างกัน
อย่างใด ฉบับภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ฉบับวันที่ 12 ตุลาคม
ค.ศ. 1929 จะใช้บังคับให้รัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโกจัดการแปลฉบับอนุสัญญานี้เป็นทางการเป็น
ภาษารัสเซีย

ให้ส่งมอบอนุสัญญานี้ไว้กับรัฐบาลสหรัฐ เม็กซิโก และให้เปิดให้มีการลงนามกับ
รัฐบาลนั้นตามข้อ 11 และให้รัฐบาลนั้นส่งสำเนาที่ได้รับรองแล้วของอนุสัญญานี้ไปยังองค์การ
การบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรัฐสมาชิกทั้งปวงของสหประชาชาติหรือของทบวงการ
ชำนัญพิเศษใด ๆ

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1

เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ
การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์
เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

บรรดารัฐบาลผู้มีนามข้างท้าย

โดยพิจารณาว่า เป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์
บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์
เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขอนุสัญญา

ข้อ 1

อนุสัญญาซึ่งบทบัญญัติของหมวดนี้แก้ไขคือ อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ค.ศ. 1929

ข้อ 2

ให้ยกเลิกข้อ 22 ของอนุสัญญานี้และใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 22

1. ในการขนส่งคนโดยสาร ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคนจะจำกัดไม่เกินจำนวน 8,300 หน่วย ของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ในกรณีที่มีการชดใช้ค่าเสียหายอาจกระทำในรูปของการชำระ เงิน เป็นงวดได้ตามกฎหมายแห่งศาลที่รับฟ้องคิมูลค่าที่เท่าเทียมกันของการชำระดังกล่าวจะไม่เกินขีดจำกัดนี้ อย่างไรก็ตาม โดยการทำสัญญาพิเศษผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันในขีดจำกัดของความรับผิดที่สูงกว่านี้

2. ในการขนส่งสัมภาระและสินค้าลงทะเลเบียน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกินจำนวน 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษค่อนน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม นอกจากนี้ในเวลาส่งมอบเทียบท่าให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำค่าแถลงพิเศษเกี่ยวกับผลประโยชน์ในการส่งมอบสินค้า ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่ง และได้ชำระเงินเพิ่มในกรณีที่เป็นแล้ว ในกรณีเช่นนั้นผู้ขนส่งจะรับผิดชอบที่จะชำระเงินไม่เกินจำนวนที่แถลงไว้ นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนมากกว่าผลประโยชน์อันแท้จริงของผู้ตราส่งในการส่งมอบสินค้า ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่ง

3. ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งของที่คนโดยสารควบคุมด้วยตนเองนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกิน 332 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษต่อคนโดยสารหนึ่งคน

4. จำนวนที่ระบุไว้ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในข้อนี้ ให้ถือว่าเป็นการอ้างถึงสิทธิการถอนเงินพิเศษตามที่ได้นิยามไว้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การแปรจำนวนให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติในกรณีที่มีการดำเนินการ จะต้องกระทำขึ้นตามมูลค่าของเงินสกุล เช่นว่านั้น ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ในวันที่มีการตัดสินใจคดีนั้น มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ของอัครภาคีสัญญา ซึ่งเป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามวิธีการประเมินค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้อยู่ ซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่มีการตัดสินใจคดีนั้น สำหรับการดำเนินการและธุรกรรม มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ของอัครภาคีสัญญา ซึ่งมีใช้สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศจะต้องคำนวณขึ้นตามแบบวิธีที่อัครภาคีสัญญานั้นกำหนดขึ้น

อย่างไรก็ตาม รัฐเหล่านั้นซึ่งมิใช่สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และตามกฎหมายของตนไม่อาจใช้บทบัญญัติของวรรค 1, 2 และ 3 ของข้อ 22 ได้ อาจประกาศในเวลาที่ทำให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติหรือในเวลาใดหลังจากนั้นว่า ชัดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการดำเนินการทางศาลในอาณาเขตของรัฐเหล่านั้นได้กำหนดไว้เป็นจำนวน 125,000 หน่วยเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน ในส่วนที่เกี่ยวกับวรรค 1 ของข้อ 22 จำนวน 250 หน่วยเงินค่อนน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม ในส่วนที่เกี่ยวกับวรรค 2 ของข้อ 22, และจำนวน 5,000 หน่วยเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคน ในส่วนที่เกี่ยวกับวรรค 3 ของข้อ 22 หน่วยเงินนี้จะมีค่าเทียบเท่ากับทองคำบริสุทธิ์ 900 ใน 1,000 ส่วน นักทกลีบห้ากับกึ่งมิลลิกรัม เงินจำนวนเหล่านี้อาจแปร เป็นเงินสกุลแห่งชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การแปรเงินจำนวนเหล่านี้ให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติจะต้องกระทำขึ้นตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

หมวด 2

ขบข่ายของการไ้ข้อัญญาตามท่แก้ไขแล้ว

ข้อ 3

อนัญญากรงวอรร่ชอว์ตามท่แก้ไขโดยพิธิสารฉบับนี้จะใ้บังค้บแก้การชนล่งระหว่งประเทศตามท่นิยามไว้ในข้อ 1 ของอนัญญา โดยมีเจอนไขว่าค่าบลที่ล่งและค่าบลท่กำหนดใ้ล่งค่างไว้ในข้อนั้นจะตองตั้งอยู่ภายในอาณาเขตของสองภาคีแห่งพิธิสารนี้ หรือภายในอาณาเขตของหนึ่งภาคีแห่งพิธิสารนี้ โดยมีท่จอดวะตามท่ตกลงกันแล้วในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง

หมวด 3

บทลุตท้าย

ข้อ 4

ในระหว่งภาคีแห่งพิธิสารนี้ด้วยกัน อนัญญาและพิธิสารจะนำมาใช้และตีความด้วยกัน เป็น เอกสารฉบับเดียว และจะเรียกว่าอนัญญากรงวอรร่ชอว์ตามท่แก้ไขโดยพิธิสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 แห่งกรงมอนทริล ค.ศ. 1975

ข้อ 5

พิธิสารนี้จะคงเปิดใ้รัฐใด ๆ ลงนามได้จนกระทั่งถึงวันที่จะใ้บังค้บตามบทบัญญัติของข้อ 7

ข้อ 6

1. พธิสารนี้จะตองได้รับการลัตยابันโดยรัฐผู้ลงนาม
2. การใ้ลัตยابันแก้พิธิสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใ้เป็นภาคีอนัญญากรงวอรร่ชอว์จะมีผล เป็นการภาคยานุวัติอนัญญาที่แก้ไขโดยพิธิสารนี้ด้วย
3. ไ้หมอบลัตยابันสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 7

1. เมื่อรัฐผู้ลงนามจำนวน 30 รัฐได้ส่งมอบสัตยาบันสารของพิธีสารนี้ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในระหว่างรัฐนั้น ๆ ในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารฉบับที่สามสิบ พิธีสารจะใช้บังคับแก่รัฐแต่ละรัฐซึ่งให้สัตยาบันหลังจากนั้นในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารของตน
2. ในทันทีที่พิธีสารเริ่มใช้บังคับ ให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ จดทะเบียนพิธีสารกับสหประชาชาติ

ข้อ 8

1. หลังจากพิธีสารนี้ใช้บังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐที่มีผู้ลงนามภาคยานุวัติได้
2. การภาคยานุวัติพิธีสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีของอนุสัญญาจะมีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญาที่แก้ไขโดยพิธีสารนี้ด้วย
3. การภาคยานุวัติจะเป็นผลโดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ และจะมีผลใช้บังคับในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบภาคยานุวัติสาร

ข้อ 9

1. ภาคีใด ๆ แห่งพิธีสารนี้อาจบอกเลิกพิธีสารได้ โดยแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์
2. การบอกเลิกจะเป็นผลในหกเดือนหลังจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ได้รับหนังสือแจ้งการบอกเลิกนั้น
3. ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกัน การบอกเลิกอนุสัญญาโดยภาคีหนึ่งใดตามข้อ 39 ของอนุสัญญานั้นจะไม่หมายความว่า เป็นการบอกเลิกอนุสัญญาที่ได้แก้ไขโดยพิธีสารนี้

ข้อ 10

การตั้งข้อสงวนต่อพิธีสารนี้จะกระทำมิได้

ข้อ 11

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์จะต้องแจ้งรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์หรืออนุสัญญานั้นตามที่แก้ไข รัฐผู้ลงนามหรือรัฐผู้ภาคยานุวัติพิธีสารฉบับนี้ทั้งปวง ตลอดจนองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันทีให้ทราบถึงวันที่ลงนาม วันที่ส่งมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารของแต่ละรัฐ วันที่เริ่มใช้บังคับพิธีสารนี้ และข้อสนเทศที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

ข้อ 12

ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกันซึ่ง เป็นภาคีอนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ผู้ทำการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศที่กระทำโดยบุคคลอื่น นอกเหนือจากผู้ทำสัญญาขนส่ง ซึ่งได้ลงนาม ณ กัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 12 กันยายน ค.ศ. 1961 ด้วย (ต่อไปในพิธีสารนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญา กัวดาลาฮารา") คำอ้างอิงใดถึง "อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์" ที่ปรากฏในอนุสัญญา กัวดาลาฮาราจะรวมถึงคำอ้างอิงถึงอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไขโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ในกรณีที่มีการขนส่งภายใต้ความตกลงดังที่อ้างไว้ในข้อ 1 วรรค ข) ของอนุสัญญา กัวดาลาฮารา อยู่ภายใต้บังคับของพิธีสารนี้

ข้อ 13

พิธีสารนี้จะคงเปิดให้ลงนามจนกระทั่งถึงวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1976 ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภายหลังจากนั้น จนกระทั่งพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามข้อ 7 ณ กระทรวงการต่างประเทศแห่งสาธารณรัฐโปแลนด์ ในระหว่างที่พิธีสารนี้เปิดให้ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ทันทีให้ทราบถึงการลงนามและวันที่ลงนามใด ๆ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่มีนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง ได้ลงนามพิธีสารนี้

ท่า ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ยี่สิบห้าเดือนกันยายนปีคริสต์ศักราชพันเก้าร้อย
เจ็ดสิบห้า เป็นตัวบทหลักฐาน 4 ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน
ในกรณีที่มีการขัดแย้งกัน ให้ใช้ตัวบทภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์
ฉบับวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 บังคับ

พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2

เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอร์ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ซึ่งแก้ไข
เพิ่มเติมโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955

บรรดารัฐบาลผู้มีนามข้างท้าย

โดยพิจารณาว่าเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์
บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอร์
เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่ได้แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28
กันยายน ค.ศ. 1955

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขอนุสัญญา

ข้อ 1

อนุสัญญาซึ่งบทบัญญัติของหมวดนี้แก้ไข คืออนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ซึ่งได้แก้ไข
ณ กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955

ข้อ 2

ให้ยกเลิกข้อ 22 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 22

1. ในการขนส่งบุคคล ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อคนโดยสารแต่ละคนจะจำกัดไม่เกินจำนวน 16,600 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ในกรณีที่มีการชดใช้ค่าเสียหาย อาจกระทำในรูปของการชำระเงินเป็นงวดได้ตามกฎหมายแห่งศาลที่รับฟ้องคดี มูลค่าที่เท่าเทียมกันของการชำระดังกล่าวจะไม่เกินขีดจำกัดนี้ อย่างไรก็ตาม โดยการทำสัญญาพิเศษผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกันในขีดจำกัดของความรับผิดที่สูงกว่านี้

2. ก) ในการขนส่งสัมภาระและสินค้าลงทะเลเวียน ความรับผิดของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกินจำนวน 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม นอกจากนี้ในเวลาส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง คนโดยสาร หรือผู้ตราส่งได้ทำค่าแถลงพิเศษเกี่ยวกับผลประโยชน์ในการส่งมอบสินค้า ณ ค่าบิลที่กำหนดให้ส่ง และได้ชำระเพิ่มในกรณีที่ทำเป็นแล้ว ในกรณีเช่นนั้นผู้ขนส่งจะรับผิดที่จะชำระเงินไม่เกินจำนวนที่แถลงไว้ นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าเงินจำนวนนั้นมากกว่าผลประโยชน์อันแท้จริงของคนโดยสารหรือผู้ตราส่งในการส่งมอบสินค้า ณ ค่าบิลที่กำหนดให้ส่ง

ข) ในกรณีที่เกิดการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งชกซ้ำ ในส่วนหนึ่งของสัมภาระ หรือสินค้าลงทะเลเวียน หรือสิ่งของใด ๆ ที่บรรจุอยู่ภายใน น้ำหนักที่จะนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดจำนวนขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นเพียงน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งชกซ้ำ ในส่วนหนึ่งของสัมภาระหรือสินค้าลงทะเลเวียนหรือสิ่งของที่บรรจุอยู่ภายในมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่น ๆ ที่รวมอยู่ในใบตรวจสัมภาระเดียวกัน หรือใบกำกับของทางอากาศเดียวกัน ให้น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อ เช่นว่านั้นไปพิจารณาเพื่อกำหนดขีดจำกัดความรับผิดด้วย

3. ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งของที่ผู้โดยสารควบคุมด้วยตนเองนั้น ความรับผิดของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกิน 322 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษต่อคนโดยสารหนึ่งคน

4. ขีดจำกัดที่กำหนดไว้ในข้อนี้จะไม่ขีดขวางศาลในการตัดสิน ตามกฎหมายแห่งตน เป็นการเพิ่มเติม ให้ชำระค่าธรรมเนียมศาลทั้งหมดหรือบางส่วนและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของโจทก์ที่เกี่ยวกับการดำเนินคดี บทบัญญัติดังกล่าวนี้จะไม่ใช้บังคับถ้าหากจำนวนค่าเสียหายที่จ่ายให้โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินคดี ไม่เกินจำนวนซึ่งผู้ขนส่งได้เสนอเป็นลายลักษณ์อักษรต่อโจทก์ภายในระยะเวลา 6 เดือน นับจากวันที่มีเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนการเริ่มดำเนินคดี ถ้าหากว่าช่วงเวลานี้นานกว่า

5. จำนวนที่ระบุไว้ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในข้อนี้ ให้ถือว่าเป็นการอ้างถึงสิทธิการถอนเงินพิเศษตามที่ได้นิยามไว้ในโดยกองทุนการ เงินระหว่างประเทศ การแปรจำนวนให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติ ในกรณีที่มีการดำเนินคดี จะต้องกระทำขึ้นตามมูลค่าของเงินสกุล เช่นว่านั้น ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในวันที่มีการตัดสินคดีนั้น มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญา ซึ่งเป็นสมาชิกของกองทุนการ เงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามวิธีการประเมินค่าที่กองทุนการ เงินระหว่างประเทศใช้อยู่ และซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่มีการตัดสินคดีนั้น สำหรับการดำเนินการและธุรกรรม มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญา ซึ่งมีใช้สมาชิกของกองทุนการ เงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามแบบวิธีที่อัครภาคีผู้ทำสัญญานั้นกำหนดขึ้น

อย่างไรก็ตาม รัฐเหล่านั้นซึ่งมิใช่สมาชิกของกองทุนการ เงินระหว่างประเทศ และตามกฎหมายของตนไม่อาจใช้บทบัญญัติของวรรค 1, 2 ก) และ 3 ของข้อ 22 ได้ อาจประกาศในเวลาให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติหรือในเวลาใด หลังจากนั้นว่าขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งในการดำเนินคดีทางศาลในอาณาเขตของรัฐเหล่านั้นได้กำหนดไว้เป็นจำนวน 250,000 หน่วยเงินต่อผู้โดยสารหนึ่งคน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 1 ของข้อ 22, จำนวน 250 หน่วยเงินต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 2 ก) ของข้อ 22 และจำนวน 5,000 หน่วยเงินต่อผู้โดยสารหนึ่งคน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 3 ของข้อ 22 หน่วยเงินนี้จะมีความเทียบเท่ากับทองคำบริสุทธิ์ 900 ส่วนใน 1,000 ส่วน นักทกลีบห้ากับกึ่งมิลลิกรัม เงินจำนวนนี้อาจแปรเป็นเงินสกุลแห่งชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การแปรเงินจำนวนเหล่านี้ให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติจะต้องกระทำขึ้นตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

หมวด 2

ขอบข่ายของการใช้อनुสัญญาตามที่แก้ไขแล้ว

ข้อ 3

อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารนี้ จะใช้บังคับแก่การขนส่งระหว่างประเทศตามที่นิยามไว้ในข้อ 1 ของอนุสัญญา โดยมี

เงื่อนไขว่า ค่าบลที่ส่ง และค่าบลที่กำหนดให้ส่งที่อ้างไว้ในข้อนี้จะต้องอยู่ในอาณาเขตของสองภาคนี้หรือภายในอาณาเขตของหนึ่งภาคนี้ โดยมีที่จุดแนวความที่ตกลงกันแล้วในอาณาเขตของรัฐหนึ่ง

หมวด 3

บทสุดท้าย

ข้อ 4

ในระหว่างภาคนี้ด้วยกัน อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955 และพิธีสารนี้ จะนำมาใช้และตีความด้วยกันเป็นเอกสารฉบับเดียว และจะเรียกว่า "อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975"

ข้อ 5

พิธีสารนี้จะคงเปิดให้รัฐใด ๆ ลงนามได้จนกระทั่งถึงวันที่มีผลใช้บังคับตามบทบัญญัติของข้อ 7

ข้อ 6

1. พิธีสารนี้จะต้องได้รับการให้สัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม
2. การให้สัตยาบันแก่พิธีสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช่เป็นภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์หรือโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช่เป็นภาคีของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 จะมีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย
3. ให้มอบสัตยาบันสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 7

1. เมื่อรัฐผู้ลงนามจำนวน 30 รัฐได้ส่งมอบสัตยาบันสารของพิธีสารนี้ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในระหว่างรัฐนั้น ๆ ในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสาร

ฉบับที่สามสิบ พิศิสารจะใช้บังคับแก่รัฐแต่ละรัฐซึ่งให้สัตยาบัน หลังจากนั้นในวันที่เก้าสิบ
นับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารของคน

2. ในทันทีที่พิศิสารนี้เริ่มใช้บังคับ ให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์
จดทะเบียนพิศิสารกับสหประชาชาติ

ข้อ 8

1. หลังจากพิศิสารนี้ใช้บังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐที่มีผู้ลงนามภาคยานุวัติได้
2. การภาคยานุวัติพิศิสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรือ
โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 จะมีผล
เป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่ได้แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดย
พิศิสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย
3. การภาคยานุวัติจะเป็นผลโดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้กับรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์และจะมีผลใช้บังคับในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบภาคยานุวัติ สาร

ข้อ 9

1. ภาคใด ๆ แห่งพิศิสารนี้อาจบอกเลิกพิศิสารได้ โดยแจ้งไปยังรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์
2. การบอกเลิกจะเป็นผลในหกเดือนนับจากวันที่รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชน
โปแลนด์ได้รับหนังสือแจ้งการบอกเลิกนั้น
3. ในระหว่างภาคพิศิสารนี้ด้วยกัน การบอกเลิกโดยภาคใดซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์
ตามข้อ 39 ของอนุสัญญานั้น หรือการบอกเลิกพิศิสารกรุงเฮกตามข้อ 24 ของพิศิสารนั้น จะไม่
หมายความว่า เป็นการบอกเลิกอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่ได้แก้ไข ณ กรุงเฮก
ค.ศ. 1955 และโดยพิศิสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย

ข้อ 10

การตั้งข้อสงวนใดต่อพิศิสารนี้ไม่อาจกระทำได้ เว้นแต่ว่ารัฐหนึ่งอาจประกาศใน
เวลาใด โดยมีหนังสือแจ้งไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ว่าอนุสัญญาตามที่ได้แก้ไข
โดยพิศิสารนี้จะไม่ใช่บังคับแก่การขนส่งบุคคล สินค้า และสัมภาระสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทหาร

ของคนในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น ซึ่งขีดความสามารถในการบรรทุกของอากาศยานนั้น ทั้งหมดถูกสงวนไว้โดยหรือในนามของเจ้าหน้าที่ เช่นว่านั้นแล้ว

ข้อ 11

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์จะต้องแจ้งรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรืออนุสัญญานั้นตามที่ได้แก้ไข รัฐผู้ลงนามหรือรัฐผู้ภาคยานุวัติพิธีสารฉบับนี้ทั้งปวง ตลอดจนองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันที ให้ทราบถึงวันที่ลงนาม วันที่ส่งมอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติสารของแต่ละรัฐ วันที่พิธีสารนี้เริ่มใช้บังคับ และข้อสนทนาศึกษาที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

ข้อ 12

ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกัน ซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ เพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศที่กระทำโดยบุคคลอื่นใด นอกเหนือจากผู้ที่ทำสัญญารับขนส่ง ซึ่งได้ลงนาม ณ กัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961 (ต่อไปในพิธีสารนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญากัวดาลาฮารา") คำอ้างอิงใด ถึง "อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์" ที่ปรากฏในอนุสัญญากัวดาลาฮารา จะรวมถึงคำอ้างอิงถึงอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่ได้แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ในกรณีที่มีการขนส่งภายใต้ความตกลงดังที่อ้างไว้ในข้อ 1 วรรค ข) ของอนุสัญญากัวดาลาฮาราอยู่ภายใต้บังคับของพิธีสารนี้

ข้อ 13

พิธีสารนี้จะคงเปิดให้ลงนามจนกระทั่งถึงวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1976 ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภายหลังจากนั้นจนกระทั่งพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามข้อ 7 ณ กระทรวงการต่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ในระหว่างที่พิธีสารนี้เปิดให้ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ทันที ให้ทราบถึงการลงนามและวันที่ลงนามใด ๆ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่มีนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง
ได้ลงนามพิธิสารนี้

ทำ ณ กรุงมอนทรีล เมื่อวันที่ยี่สิบห้าเดือนกันยายนปีคริสต์ศักราชพันเก้าร้อยเจ็ดสิบห้า
เป็นฉัวยหลักฐาน 4 ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ในกรณีที่มีการขัดแย้ง
กันให้ใช้ฉัวยหลักภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ฉบับวันที่ 12 ตุลาคม
ค.ศ. 1929 บังคับ

พิธิสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3

เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทาง
อากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929
ตามที่แก้ไข โดยพิธิสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา
เมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971

บรรดารัฐบาลผู้มีนามข้างท้าย

โดยพิจารณาว่าเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์
บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์
เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธิสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน
ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา เมื่อวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 1971

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขอนุสัญญา

ข้อ 1

อนุสัญญาซึ่งบัพัญญัติของหมวดนี้แก้ไข คืออนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ซึ่งได้แก้ไข ณ
กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา เมื่อปี ค.ศ. 1971

ข้อ 2

ให้ยกเลิกข้อ 22 ของอนุสัญญาฯ และใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ 22

1. ก) ในการขนส่งบุคคล ความรับผิดของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกินจำนวน 100,000 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษสำหรับการเรียกร้องร่วมกันไม่ว่าโดยมูลกรณีใดก็ตามที่เกี่ยวกับความเสียหายที่ได้รับ ซึ่งเป็นผลจากการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บทางกายของคนโดยสารแต่ละคน ในกรณีที่มีการชดเชยค่าเสียหายอาจรกระทำในรูปแบบของการชำระเงินเป็นงวดได้ตามกฎหมายแห่งศาลที่รับฟ้องคดี มูลค่าที่เท่าเทียมกันของการชำระดังกล่าวจะต้องไม่เกิน 100,000 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

ข) ในกรณีที่มีการขนส่งบุคคลชักช้า ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับคนโดยสารแต่ละคนจะจำกัดไม่เกิน 4,150 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

ค) ในการขนส่งสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดการทำลาย การสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชักช้า จะจำกัดไม่เกิน 1,000 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษสำหรับคนโดยสารแต่ละคน

2. ก) ในการขนส่งสินค้า ความรับผิดของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกินจำนวน 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม นอกจากนี้ในเวลาส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำค่าแถลงพิเศษเกี่ยวกับผลประโยชน์ในการส่งสินค้า ณ ค่าบลที่กำหนดให้ส่ง และได้ชำระเงินเพิ่มในกรณีที่เป็นแล้ว ในกรณีเช่นนั้นผู้ขนส่งจะรับผิดที่จะชำระเงินไม่เกินจำนวนที่แถลงไว้ นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าเงินจำนวนนั้นมากกว่าผลประโยชน์อื่นแท้จริงของผู้ตราส่งในการส่งสินค้า ณ ค่าบลที่กำหนดให้ส่ง

ข) ในกรณีที่เกิดการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชักช้า ในส่วนหนึ่งของสินค้าหรือสิ่งของใด ๆ ที่บรรจุอยู่ภายใน น้ำหนักที่จะนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดจำนวนขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จะเป็นเพียงน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชักช้า ในส่วนหนึ่งของสินค้าหรือสิ่งของที่บรรจุอยู่ภายในมีผลกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่น ๆ ที่รวมอยู่ในใบกำกับของทางอากาศเดียวกัน ให้นำน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อ เช่นว่านั้นไปพิจารณาเพื่อกำหนดขีดจำกัดของความรับผิดด้วย

3. ก) บรรดาศาลแห่งอัครภาคีผู้ทำสัญญาทั้งหลายซึ่งไม่ได้รับอำนาจภายใต้กฎหมายแห่งตนในการตัดสินให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ซึ่งรวมทั้งค่าทนายด้วย จะมีอำนาจในคดีที่อนุสัญญานี้ใช้บังคับ ในการตัดสินตามดุลพินิจของตนให้ชดใช้แก่ผู้เรียกร้อง ซึ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีทั้งหมดหรือบางส่วน รวมทั้งค่าทนายความตามที่ศาลพิจารณาเห็นสมควรด้วย

ข) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมทั้งค่าทนายจะได้รับการชดใช้ตามอนุวรรค ก) ต่อเมื่อผู้เรียกร้องได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังผู้รับขนส่งถึงจำนวนเงินที่เรียกร้องนั้น ซึ่งรวมถึงรายละเอียดในการคำนวณจำนวนเงินนั้นด้วย และผู้ขนส่งมิได้ทำข้อเสนอบนลายลักษณ์อักษรภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่ได้รับการแจ้ง เช่นว่านั้นที่จะประนีประนอมจำนวนเงินซึ่งเป็นจำนวนอย่างน้อยที่สุด เท่ากับค่าทดแทนที่ได้รับภายในขีดจำกัดที่ใช้บังคับอยู่ ระยะเวลานี้จะขยายไปจนกระทั่งถึงเวลาเริ่มดำเนินคดี ถ้าหากว่าช่วงเวลานั้นนานกว่า

ค) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมทั้งค่าทนายจะไม่นำมาพิจารณาในการใช้บังคับขีดจำกัดภายใต้ข้อนี้

4. จำนวนที่ระบุไว้ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในข้อนี้และข้อ 42 ให้ถือว่าเป็นการอ้างถึงสิทธิการถอนเงินพิเศษตามที่ได้นิยามไว้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การแปรจำนวนให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติ ในกรณีที่มีการดำเนินคดี จะต้องกระทำขึ้นตามมูลค่าของเงินสกุล เช่นว่านั้น ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในวันที่มีการตัดสินคดีนั้น มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญา ซึ่งเป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามวิธีการประเมินค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้อยู่ และซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่มีการตัดสินคดีนั้น สำหรับการดำเนินการและธุรกรรม มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญา ซึ่งมีใช้สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศจะต้องคำนวณขึ้นตามแบบวิธีที่อัครภาคีผู้ทำสัญญานั้นกำหนดขึ้น

อย่างไรก็ตาม รัฐทั้งหลายซึ่งมิใช่สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และตามกฎหมายของตนไม่อาจใช้บทบัญญัติของวรรค 1 และ 2 ก) ของข้อ 22 ได้ อาจ

ประกาศในเวลาทำให้สัปดาห์หรือภาคยานุวัติหรือในเวลาใดหลังจากนั้น ว่าขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการดำเนินคดีทางศาล ในอาณาเขตของรัฐ เหล่านั้นได้กำหนดไว้เป็นจำนวน 1,500,000 หน่วยเงินต่อผู้โดยสารหนึ่งคนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบัญญัติวรรค 1 ก) ของข้อ 22, จำนวน 62,500 หน่วยเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 1 ข) ของข้อ 22, จำนวน 15,000 หน่วยเงินต่อคนโดยสารหนึ่งคนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 1 ค) ของข้อ 22, และจำนวน 250 หน่วยเงินต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวรรค 2 ก) ของข้อ 22, รัฐหนึ่ง ๆ ที่ใช้บทบัญญัติของวรรคนี้อาจประกาศด้วยว่าจำนวนที่อ้างถึงในวรรค 2 และ 3 ของข้อ 42 จะเป็นจำนวน 187,500 หน่วยเงิน หน่วยเงินนี้จะมีค่าเทียบเท่ากับทองคำบริสุทธิ์ 900 ส่วนใน 1000 ส่วน หนัก 65 กับกึ่งมิลลิกรัม เงินจำนวนนี้อาจแปรเป็นเงินสกุลแห่งชาติที่เกี่ยวข้องในจำนวนถ้วน การแปรเงินจำนวนนี้ให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติจะต้องกระทำขึ้นตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3

ในข้อ 42 ของอนุสัญญา

ให้ยกเลิกวรรค 2 และ 3 และใช้ความต่อไปนี้แทน

2. ในการประชุมแต่ละครั้งที่กล่าวถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ ขีดจำกัดความรับผิดในข้อ 22 วรรค 1 ก) ที่ใช้บังคับตามลำดับวันที่ของการประชุม จะไม่เพิ่มจำนวนเกิน

12,500 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษ

3. ภายใต้บทบัญญัติวรรค 2 ของข้อนี้ ก่อนวันที่สามสิบเอ็ดธันวาคมของปีที่ห้า และปีที่สิบหลังจากวันที่พิธีสารที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ เริ่มมีผลใช้บังคับ ถ้าหากการประชุมที่กล่าวถึงข้างต้นไม่วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นโดยเสียงข้างมากจำนวนสองในสามของภาคีที่เข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียง ขีดจำกัดความรับผิดในข้อ 22 วรรค 1 ก) ที่ใช้บังคับตามลำดับวันที่ของการประชุมจะเพิ่มขึ้นโดย 12,500 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษในวันทีตามลำดับนั้น

หมวด 2

ขบข่ายของการใช้อุสัณญาตามท่แกัไขแล้ว

ข้อ 4

อนุสัณญากรุงวอร์ซอว์ตามท่แกัไข ณ กรุงเฮก เม่อปี ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกั้วเตมาลา เม่อปี ค.ศ. 1971 และโดยพืธีสารนั้ จะใช้บั้งคัับแกัการขนส่งระหว่งประเทศตามท่นัยามไว้ในข้อ 1 ของอนุสัณญา โดยมึเง่อนไขว่าค้ابلท่ส่ง และค้ابلท่กำหนดให้ส่งท่อ้างไว้ในข้อนั้นจะค้องอยู่ภายในาอาณาเขตของสองภาคัแห่งพืธีสารนั้ หรือภายในาอาณาเขตของหน่งภาคัแห่งพืธีสารนั้ โดยมีท่จอตแวนะตามท่ตกลงกันแล้วในาอาณาเขตของอึกรัฐหน่ง

หมวด 3

บทสัุดท้าย

ข้อ 5

ในระหว่งภาคัแห่งพืธีสารนั้ด้วยกัน อนุสัณญากรุงวอร์ซอว์ตามท่แกัไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกั้วเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพืธีสารนั้ จะนำมาใช้และตีความด้วยกันเป็นเอกสารฉบับเตียว และจะเรียวว่า อนุสัณญากรุงวอร์ซอว์ตามท่แกัไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกั้วเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพืธีสารเพ่มเติมฉบับท่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975

ข้อ 6

พืธีสารนั้จะคงเป็ดให้รัฐใด ๆ ลงนามได้จนกระทั่งถึงวันท่มัผลใช้บั้งคัับตามบทบัญญัติของข้อ 8

ข้อ 7

1. พินิจสารนี้จะต้องได้รับการให้สัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม
2. การให้สัตยาบันแก่พินิจสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรือโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 จะมีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพินิจสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย
3. ให้มอบสัตยาบันสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 8

1. เมื่อรัฐผู้ลงนามจำนวน 30 รัฐได้ส่งมอบสัตยาบันสารของพินิจสารนี้ พินิจสารจะมีผลใช้บังคับในระหว่างรัฐนั้น ๆ ในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารฉบับที่สามสิบ พินิจสารจะใช้บังคับแก่รัฐแต่ละรัฐซึ่งให้สัตยาบัน หลังจากนั้นในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารของตน
2. ในทันทีที่พินิจสารนี้เริ่มใช้บังคับ ให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ จดทะเบียนพินิจสารกับสหประชาชาติ

ข้อ 9

1. หลังพินิจสารนี้ใช้บังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐที่มีใช้ผู้ลงนามภาคยานุวัติได้
2. การภาคยานุวัติพินิจสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรือโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 หรือโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 จะมีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และ ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพินิจสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย
3. การภาคยานุวัติจะเป็นผลโดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์และมีผลใช้บังคับในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบภาคยานุวัติสาร

ข้อ 10

1. ภาคใด ๆ แห่งพิธีสารนี้อาจบอกเลิกพิธีสารได้ โดยแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์
2. การบอกเลิกจะเป็นผลในหกเดือนนับจากวันที่รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ได้รับหนังสือแจ้งการบอกเลิกนั้น
3. ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกัน การบอกเลิกโดยภาคีใดซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามข้อ 39 ของอนุสัญญานั้น หรือการบอกเลิกพิธีสารกรุงเฮกตามข้อ 24 ของพิธีสารนั้น หรือการบอกเลิกพิธีสารกรุงกัวเตมาลาตามข้อ 22 ของพิธีสารนั้น จะไม่หมายความว่า เป็นการบอกเลิกอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955, ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975

ข้อ 11

1. ข้อสงวนต่อไปนี้เท่านั้นที่อาจกระทำต่อพิธีสารนี้
 - ก) รัฐใด ๆ ซึ่งศาลของตนไม่มีอำนาจภายใต้กฎหมายแห่งตนในการตัดสินให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีรวมทั้งค่าทนาย อาจประกาศโดยมีหนังสือแจ้งไม่ว่าในเวลาใดส่งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ว่า ข้อ 22 วรรค 3 ก) จะไม่ใช่บังคับแก่ศาลของตน
 - ข) รัฐใด ๆ อาจประกาศในเวลาใด โดยมีหนังสือแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 จะไม่ใช่บังคับแก่การขนส่งบุคคล สัมภาระ และสินค้า สำหรับเจ้าหน้าที่ทางทหารของตนในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น ซึ่งขีดความสามารถในการบรรทุกทั้งหมดของอากาศยานนั้นถูกสงวนไว้โดยหรือในนามของเจ้าหน้าที่เช่นนั้นแล้ว และ
 - ค) รัฐใด ๆ อาจประกาศในเวลาให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติพิธีสารมอนทรีลฉบับที่ 4 ค.ศ. 1975 หรือในเวลาใดหลังจากนั้น ว่าตนไม่มีข้อผูกพันต่อบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955, ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ตราบเท่าที่บทบัญญัติเหล่านั้นเกี่ยวข้องกับ

กับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การประกาศ เช่นว่านั้นจะมีผลในเก้าสิบวันนับจากวันที่
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ได้รับคำประกาศนั้น

2. รัฐใด ๆ ซึ่งได้ตั้งข้อสงวนตามวรรคก่อน อาจเพิกถอนข้อสงวน เช่นว่านั้น
เวลาใดก็ได้ โดยมีหนังสือแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 12

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์จะต้องแจ้งรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญา
กรุงวอร์ซอว์ หรืออนุสัญญานั้นตามที่แก้ไข รัฐผู้ลงนามหรือรัฐผู้ภาคยานุวัติพิธีสารฉบับนี้ทั้งปวง
ตลอดจนองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันที ให้ทราบถึงวันที่ลงนาม วันที่ส่งมอบ
สัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารของหน่วยรัฐ วันที่เริ่มใช้บังคับพิธีสารนี้

ข้อ 13

ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกันซึ่ง เป็นภาคีอนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์
เพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศที่กระทำโดยบุคคลอื่นใด
นอกเหนือจากผู้ทำสัญญารับขนส่ง ซึ่งได้ลงนาม ณ กัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน
ค.ศ. 1961 (ต่อไปในพิธีสารนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญากัวดาลาฮารา") คำอ้างอิงใดถึง
"อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์" ที่ปรากฏในอนุสัญญากัวดาลาฮารา จะรวมถึงคำอ้างอิงถึง
อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955, ณ กรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971
และโดยพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ในกรณีที่มีการขนส่งภายใต้
ความตกลงดังที่อ้างไว้ในข้อ 1 วรรค ข) ของอนุสัญญากัวดาลาฮาราอยู่ภายใต้บังคับของ
พิธีสารนี้

ข้อ 14

พิธีสารนี้จะคงเปิดให้ลงนามจนกระทั่งถึงวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1976
ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และภายหลังจากนั้นจน
กระทั่งพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามข้อ 8 ณ กระทรวงต่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชน
โปแลนด์ ในระหว่างที่พิธีสารนี้เปิดให้ลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือน

ระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ
ไปแลนค์ทันที ให้ทราบถึงการลงนามและวันที่ลงนามใด ๆ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่มีนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดย
ถูกต้องได้ลงนามพิธีสารนี้

ทำ ณ กรุงมอนทรีล เมื่อวันที่ยี่สิบห้าเดือนกันยายนปีคริสต์ศักราชพันเก้าร้อย
เจ็ดสิบห้า เป็นตัวบทหลักฐาน 4 ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน
ในกรณีที่มีการขัดแย้งกัน ให้ใช้ตัวบทภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ในอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์
ฉบับวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 บังคับ

พิธีสารมอนทรีลฉบับที่ 4

เพื่อแก้ไขอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่
แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1955

บรรดาระัฐบาลผู้มีนามข้างท้าย

โดยพิจารณาว่าเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์
บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งได้ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอว์
เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน
ค.ศ. 1955

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

หมวด 1

ข้อแก้ไขอนุสัญญา

ข้อ 1

อนุสัญญาซึ่งบทบัญญัติของหมวดนี้แก้ไข คืออนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ซึ่งได้แก้ไข ณ
กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955

ข้อ 2

ในข้อ 2 ของอนุสัญญา -

ให้ยกเลิกวรรค 2 และใช้ความต่อไปนี้แทน

"2. ในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบฝ่ายบริหารทางไปรษณีย์ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ตามหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับต่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับฝ่ายบริหารทางไปรษณีย์

3. เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์"

ข้อ 3

ในหมวด 2 ของอนุสัญญา

ให้ยกเลิกหมู่ 3 (ข้อ 5 ถึงข้อ 16) และใช้ความต่อไปนี้แทน

"หมู่ 3 - เอกสารเกี่ยวกับสินค้า

ข้อ 5

1. ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้านั้น จะต้องส่งมอบใบกำกับของทางอากาศ

2. โดยความยินยอมของผู้ตราส่ง วิธีการอื่นใดซึ่งจะเก็บรักษำบันทึกการขนส่งซึ่งจะต้องปฏิบัตินั้น อาจนำมาใช้แทนการส่งมอบใบกำกับของทางอากาศได้ ถ้าใช้วิธีการอื่นเช่นว่านั้น ผู้ขนส่ง หากได้รับคำร้องขอจากผู้ตราส่ง จะต้องส่งมอบให้ผู้ตราส่ง ซึ่งใบรับสินค้าที่อนุญาตให้พิสูจน์สินค้าที่ส่งและได้รับข้อสนเทศต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในบันทึกซึ่งเก็บรักษาไว้โดยวิธีการเช่นว่านั้น

3. ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิปฏิเสธที่จะรับสินค้าเพื่อการขนส่ง โดยเหตุพ้นวิสัยที่จะใช้วิธีอื่นซึ่งจะเก็บรักษำบันทึกการขนส่งตามวรรค 2 ของข้อนี้ ณ ตำบลที่ผ่านและตำบลที่กำหนดให้ส่ง

ข้อ 6

1. ผู้ตราส่งจะต้องจัดทำใบกำกับของทางอากาศเป็นต้นฉบับ 3 ส่วน
2. ส่วนแรกจะต้องระบุไว้ว่า "สำหรับผู้ขนส่ง" ซึ่งผู้ตราส่งจะต้องลงลายมือชื่อไว้ ส่วนที่สองจะต้องระบุไว้ว่า "สำหรับผู้รับตราส่ง" ซึ่งผู้ตราส่งและผู้ขนส่งจะต้องลงลายมือชื่อไว้ ส่วนที่สามจะต้องลงลายมือชื่อโดยผู้ขนส่งซึ่งจะต้องมอบแก่ผู้ตราส่งหลังจากที่ยอมรับสินค้าแล้ว
3. ลายมือชื่อของผู้ขนส่งและของผู้ตราส่ง อาจเป็นการพิมพ์ขึ้นหรือประทับตราก็ได้
4. ถ้าผู้ขนส่งจัดทำใบกำกับของทางอากาศโดยคำร้องขอของผู้ตราส่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำไปในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ข้อ 7

เมื่อมีจำนวนทึบห่อมากกว่า 1 ทึบห่อ

- ก) ผู้ขนส่งสินค้ามีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้ตราส่งจัดทำใบกำกับของทางอากาศแยกกันได้
- ข) ผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้ขนส่งลงมอบใบรับสินค้าแยกกันได้ เมื่อใช้วิธีการตามที่ระบุไว้ในวรรค 2 ของข้อ 5

ข้อ 8

ใบกำกับของทางอากาศและใบรับสินค้าต้องมีข้อความ

- ก) แสดงถึงตำบลที่ส่งและตำบลที่กำหนดให้ส่ง
- ข) ถ้าหากตำบลที่ส่งและตำบลที่กำหนดให้ส่งอยู่ภายในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาเพียงประเทศเดียว สถานที่จอดแวะตามที่ตกลงกันแล้วหนึ่งแห่งหรือมากกว่าซึ่งอยู่ในอาณาเขตของรัฐอื่น ต้องแสดงสถานที่จอดแวะ เช่นนั้นอย่างน้อยหนึ่งแห่ง และ
- ค) แสดงน้ำหนักของสินค้าที่ส่ง

ข้อ 9

การไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในข้อ 5 ถึงข้อ 8 จะไม่กระทบกระเทือนต่อการคงอยู่หรือผลบังคับของสัญญาว่าจ้างขนส่ง ซึ่งอย่างไรก็ดีจะอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้รวมทั้งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดด้วย

ข้อ 10

1. ผู้ตราส่งเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องความถูกต้องของรายละเอียดและข้อความเกี่ยวกับสินค้าที่ตนเองเป็นผู้ระบุไว้หรือระบุในนามของตนในใบกำกับของทางอากาศ หรือที่ตนจัดหา หรือจัดหาในนามของตนให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อระบุไว้ในใบรับสินค้า หรือเพื่อระบุไว้ในบันทึกซึ่งเก็บรักษาไว้โดยวิธีการอื่นใด ดังที่ระบุไว้ในวรรค 2 ของข้อ 5

2. ผู้ตราส่งจะชดใช้ให้ผู้ขนส่งซึ่งค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับผู้ขนส่ง หรือกับบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งรับผิดชอบ โดยเหตุที่รายละเอียดและข้อความที่ผู้ตราส่งจัดหาให้ หรือจัดหาไว้ในนามของตนนั้นไม่ถูกระเบียบ ไม่ถูกต้องหรือไม่สมบูรณ์

3. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้แก่ผู้ตราส่งซึ่งค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับผู้ตราส่ง หรือกับบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ตราส่งรับผิดชอบ โดยเหตุที่รายละเอียดและข้อความที่ผู้ขนส่งระบุไว้หรือระบุไว้ในนามของผู้ขนส่งในใบรับสินค้า หรือในบันทึกซึ่งเก็บรักษาไว้โดยวิธีการอื่นใด ดังที่ระบุไว้ในวรรค 2 ของข้อ 5 นั้นไม่ถูกระเบียบ ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์

ข้อ 11

1. ใบกำกับของทางอากาศหรือใบรับสินค้าเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญาการยอมรับสินค้าและเงื่อนไขในการขนส่งดังที่ระบุไว้ therein

2. ข้อความใด ๆ ในใบกำกับของทางอากาศหรือใบรับสินค้าที่เกี่ยวกับน้ำหนัก ขนาดและหีบห่อของสินค้า ตลอดจนข้อความที่เกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เป็นหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงดังที่ระบุไว้ ข้อความที่เกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร และสภาพของสินค้า จะไม่ถือเป็นหลักฐานต่อผู้ขนส่ง เว้นแต่เท่าที่ข้อความนั้นได้ถูกตรวจสอบกับทั้งได้ระบุไว้ในใบกำกับของทางอากาศ ว่าได้ถูกตรวจสอบโดยผู้ขนส่งต่อหน้าผู้ตราส่งแล้ว หรือเกี่ยวกับสภาพที่ปรากฏชัดของสินค้า

ข้อ 12

1. ภายใต้บังคับแห่งความรับผิดชอบของคนที่จะดำเนินการตามพันธะของคนทั้งปวง ภายใต้สัญญาว่าจ้างขนส่ง ผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะจัดการเกี่ยวกับสินค้า โดยการขอถอนสินค้า ท่าอากาศยานที่ส่งและที่กำหนดให้ส่ง หรือโดยการยั้งยั้งสินค้าในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ใด ๆ ที่อากาศยานลง หรือโดยการเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้า ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่ง หรือในระหว่างการเดินทางแก่บุคคลใด ๆ นอกเหนือจากผู้รับตราส่งดังที่ได้ระบุไว้ในตอนแรก หรือโดยร้องขอให้ส่งสินค้ากลับไปยังท่าอากาศยานที่ส่ง ผู้ตราส่งจะต้องไม่ใช้สิทธิจัดการนี้ในทางที่จะทำความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งอื่นใด และต้องชำระค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้สิทธินี้

2. ถ้าเป็นการพันวิสัยที่จะดำเนินการตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ตราส่งทราบโดยทันที

3. ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งในเรื่องการจัดการสินค้า โดยมิได้เรียกร้องให้แสดงส่วนของใบกำกับของทางอากาศหรือใบรับสินค้าที่ได้มอบไว้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบซึ่งค่าเสียหายใด ๆ อันอาจเกิดขึ้นจากกรณีนั้นแก่บุคคลใด ๆ ซึ่งเป็นผู้ถือส่วนของใบกำกับของทางอากาศหรือใบรับสินค้าโดยถูกต้อง ทั้งนี้โดยมิเป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของคนในการขอค่าเสียหายคืนจากผู้ตราส่ง

4. สิทธิที่ให้แก่ผู้ตราส่งจะสิ้นสุดลงในขณะที่สิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นตามข้อ 13 อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับตราส่งไม่ยอมรับสินค้าหรือถ้าไม่สามารถติดต่อกับผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่ง เริ่มมีสิทธิในเรื่องการจัดการสินค้าต่อไป

ข้อ 13

1. ยกเว้นเมื่อผู้ตราส่งได้ใช้สิทธิภายใต้ข้อ 12 แล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะขอให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าแก่ตนในเวลาที่สินค้ามาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง โดยการชำระค่าภาระที่ค้างอยู่ และโดยการปฏิบัติตามเงื่อนไขของการขนส่ง

2. เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งผู้รับ
 ตราส่งในทันทีที่สินค้ามาถึง

3. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าสินค้าหายไป หรือถ้าสินค้ามิได้มาถึงเมื่อครบเวลา
 เจ็ดวัน นับแต่วันที่สินค้านั้นควรจะได้อมาถึงแล้ว ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะใช้สิทธิอันเกิดจากสัญญา
 ว่าจ้างขนส่งบังคับต่อผู้ขนส่ง

ข้อ 14

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งตามลำดับสามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่ได้รับจากข้อ 12
 และข้อ 13 แต่ละบุคคลในนามของตนเอง ไม่ว่าจะดำเนินการเพื่อผลประโยชน์ของตนเอง
 หรือเพื่อผลประโยชน์ของผู้อื่น โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องปฏิบัติตามพันธะดังที่ระบุไว้ในสัญญา
 ว่าจ้างขนส่ง

ข้อ 15

1. ข้อ 12, ข้อ 13 และข้อ 14 จะไม่กระทบกระเทือนต่อความสัมพันธ์
 ซึ่งกันและกันของผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง หรือความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันของฝ่ายที่สาม
 ซึ่งได้รับสิทธิจากผู้ตราส่งหรือจากผู้รับตราส่ง

2. บทบัญญัติของข้อ 12, 13 และ 14 จะมีการเปลี่ยนแปลงได้ก็แต่โดย
 บทบัญญัติที่ชัดเจนในใบกำกับของทางอากาศ หรือใบรับสินค้า

ข้อ 16

1. ผู้ตราส่งต้องจัดหาข้อสนเทศและเอกสารต่าง ๆ เช่นที่จำเป็นตามพิธีการ
 ศุลกากร ค่าขนอนหรือการสำรวจ ก่อนที่จะส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง ผู้ตราส่งจะรับผิดชอบ
 ต่อผู้ขนส่งในเรื่องค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยเหตุแห่งการไม่ปรากฏ ความไม่เพียงพอ
 หรือความผิดระเบียบของข้อสนเทศและเอกสารเช่นว่านั้น นอกจากว่าความเสียหายนั้น
 เกิดขึ้นโดยความผิดพลาดของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

2. ผู้ขนส่งไม่มีพันธะที่จะสอบถามถึงความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อสันเทศหรือเอกสาร เช่นว่านั้น"

ข้อ 4

ให้ยกเลิกข้อ 18 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 18

1. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีการทำลาย การสูญหาย หรือบุบสลายแก่สัมภาระลงทะเล เบียดในใด ๆ ถ้าปรากฏการณ์ซึ่งเป็นสาเหตุของความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศ

2. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีการทำลาย การสูญหาย หรือบุบสลายแก่สินค้า ภายใต้เงื่อนไขที่ปรากฏการณ์ซึ่งเป็นสาเหตุของความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอากาศเท่านั้น

3. อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าหากตนพิสูจน์ได้ว่าการทำลาย การสูญหาย หรือบุบสลายแก่สินค้า เกิดขึ้นโดยเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้เท่านั้น

- ก) ความบกพร่อง คุณภาพหรือความเสียหายตามธรรมชาติของสินค้านั้น
- ข) ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อของสินค้านั้นซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นใดนอกจากผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
- ค) พฤติกรรมสงครามหรือการขัดกันทางอาวุธ
- จ) การกระทำของเจ้าหน้าที่ราชการซึ่งกระทำขึ้นเกี่ยวกับการเข้า การออก หรือการผ่านแดนของสินค้า

4. การขนส่งทางอากาศตามความหมายของวรรคก่อนของข้อนี้ ครอบคลุมถึงระยะเวลา ระหว่างที่สัมภาระหรือสินค้าอยู่ในความควบคุมของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะ ณ ท่าอากาศยาน หรือในอากาศยาน หรือ ณ ที่ใดก็ตามในกรณีที่อากาศยานลงนอกท่าอากาศยาน

5. ระยะเวลาของการขนส่งทางอากาศจะไม่ขยายไปถึงการขนส่งทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่ได้กระทำนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถ้าการขนส่งดังกล่าว

เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญาว่าจ้างขนส่งทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่ง หรือการขนถ่าย ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น นอกจากจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจาก เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ

ข้อ 5

ให้ยกเลิกข้อ 20 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 20

ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ และในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยการขนส่งสินค้า ชักช้า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าหากคนพิสูจน์ได้ว่าตนเองและลูกจ้างและตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว หรือว่าเป็นการพันวิสัยที่จะใช้มาตรการ เช่นว่านั้นได้"

ข้อ 6

ให้ยกเลิกข้อ 21 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 21

1. ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้น หรือมีส่วนทำให้เกิดขึ้นโดยความประมาท เลิน เล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหาย ศาลอาจปลด เปลี่ยนความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนก็ได้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของศาลนั้น

2. ในการขนส่งสินค้า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้น หรือมีส่วนทำให้เกิดขึ้นโดยความประมาท เลิน เล่อ หรือละเมิด หรือการงดเว้นการกระทำอื่น ๆ ของบุคคลที่เรียกร้องค่าทดแทน หรือบุคคลซึ่งได้รับสิทธิจากบุคคลที่เรียกร้องค่าทดแทน ผู้ขนส่งอาจได้รับการปลด เปลี่ยนความรับผิดทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนต่อผู้เรียกร้องตามขอบเขตของความประมาท เลิน เล่อหรือละเมิด หรือการงดเว้นการกระทำ เช่นว่านั้น ที่เป็นเหตุหรือมีส่วนทำให้เกิดความเสียหาย"

ข้อ 7

ในข้อ 22 ของอนุสัญญา -

ก) ในวรรค 2 ก) ให้ยกเลิกคำว่า "และของสินค้า"

ข) หลังวรรค 2 ก) ให้ใส่ข้อความในวรรคต่อไปนี้

"ข) ในการขนส่งสินค้า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะจำกัดไม่เกินจำนวน 17 หน่วยของสิทธิการถอนเงินพิเศษต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม นอกจากนี้ในเวลาที่ส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำค่าแถลงพิเศษในเรื่องผลประโยชน์ในการส่งมอบสินค้า ณ ค่าบลที่กำหนดให้ส่งที่จะชำระเงินไม่เกินจำนวนที่แถลงไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าเงินจำนวนนั้นมากกว่าผลประโยชน์อันแท้จริงของผู้ตราส่งในการส่งมอบสินค้า ณ ค่าบลที่กำหนดให้ส่ง

ให้วรรค 2 ข) เป็นวรรค 2 ค)

หลังวรรค 5 ให้ใส่ข้อความในวรรคต่อไปนี้

"6. จำนวนที่ระบุไว้ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษในข้อนี้ ถือว่าอ้างถึงสิทธิการถอนเงินพิเศษที่ได้นิยามไว้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การแปรจำนวนให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติในกรณีที่มีการดำเนินคดี จะต้องกระทำขึ้นตามมูลค่าของเงินสกุลนั้น ๆ ในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษ ในวันที่มีการตัดสินคดี มูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญาหนึ่ง ๆ ซึ่งเป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามวิธีการประเมินค่าที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้อยู่ ซึ่งมีผลบังคับในวันที่มีการตัดสินคดี สำหรับการดำเนินการและธุรกรรมมูลค่าของเงินสกุลแห่งชาติในความหมายของสิทธิการถอนเงินพิเศษของอัครภาคีผู้ทำสัญญาหนึ่ง ๆ ซึ่งมีใช้สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จะต้องคำนวณขึ้นตามแบบวิธีที่อัครภาคีผู้ทำสัญญานั้นกำหนด

อย่างไรก็ตาม รัฐเหล่านั้นซึ่งมิใช่สมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และตามกฎหมายของตนไม่อาจใช้บทบัญญัติของวรรค 2 ข) ของข้อ 22 ได้ อาจประกาศในเวลาที่ไม่ช้าย่ำบันหรือภาคยานุวัติหรือเวลาใดหลังจากนั้นว่า ขอบเขตของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการดำเนินคดีในอาณาเขตของตนได้กำหนดไว้เป็นจำนวนสองร้อยห้าสิบ

หน่วยเงินต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัม หน่วยเงินนี้จะมีค่าเทียบเท่ากับทองคำบริสุทธิ์ ๑๐๐ ส่วน
ใน 1000 ส่วนจำนวนทกลีบเท่ากับกึ่งมิลลิกรัม เงินจำนวนนี้อาจแปรเป็นเงินสกุลแห่งชาติ
ที่เกี่ยวข้องในจำนวนถั่ว การแปรเงินจำนวนนี้ให้เป็นเงินสกุลแห่งชาติจะต้องกระทำขึ้น
ตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 8

ให้ยกเลิกข้อ 24 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ 24

1. ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหาย
ไม่ว่าในมูลกรณีใดจะกระทำได้ก็แต่ภายในเงื่อนไขและขอบเขตที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้
โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อปัญหาว่าใคร เป็นบุคคลซึ่งมีสิทธิที่จะดำเนินคดีและอะไร เป็นสิทธิ
ของบุคคลเหล่านั้น
2. ในการขนส่งสินค้า การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายไม่ว่าในมูลกรณีใด
ไม่ว่าภายในอนุสัญญานี้หรือตามสัญญา หรือโดยการละเมิดหรือประการอื่น จะกระทำได้ก็แต่
ภายในเงื่อนไขและขอบเขตความรับผิดชอบที่วางไว้ในอนุสัญญานี้ โดยมีเป็นการเสื่อมเสีย
ต่อปัญหาว่าใคร เป็นบุคคลซึ่งมีสิทธิที่จะดำเนินคดีและอะไร เป็นสิทธิของบุคคลเหล่านั้น ขอบเขต
ความรับผิดชอบ เช่นว่านั้นจะถือเป็นขอบเขตสูงสุด และไม่อาจมีเกินกว่านั้นไม่ว่าในสถานการณ์ใด ๆ
ซึ่งก่อให้เกิดความรับผิดชอบ

ข้อ 9

ให้ยกเลิกข้อ 25 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ 25

ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ขอบเขตความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในข้อ 22
จะไม่ใช้บังคับถ้าเป็นที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย เป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำหรือ
การงดเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำขึ้นโดยเจตนา
ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายหรือโดยประมาท และเล็งเห็นผลว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น
โดยมีเงื่อนไขว่า ในกรณีที่เป็นการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำ เช่นว่านั้นของลูกจ้าง
หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง จะต้องเป็นที่พิสูจน์ได้ด้วยว่าบุคคลดังกล่าวได้กระทำไปภายในขอบเขต
ของการจ้าง

ข้อ 10

ในข้อ 25 ก. ของอนุสัญญา

ให้ยกเลิกวรรค 3 และใช้ความต่อไปนี้แทน

"3. ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ บทบัญญัติของวรรค 1 และวรรค 2 ของข้อนี้ จะไม่ใช่บังคับ ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำหรือการรูดเว้นกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนซึ่งได้กระทำขึ้นโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหายหรือโดยประมาท และเล็งเห็นผลว่าความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นได้"

ข้อ 11

หลังข้อ 30 ของอนุสัญญา ให้ใส่ความของข้อต่อไปนี้

"ข้อ 30 ก.

"ในอนุสัญญานี้ไม่มีบทบัญญัติที่เป็นการเสื่อมเสียแก่ปัญหาว่าผู้ที่รับผิดชอบความเสียหายตามบทบัญญัติของอนุสัญญามีสิทธิการชำระ เงินจากบุคคลอื่นใดหรือไม่"

ข้อ 12

ให้ยกเลิกข้อ 33 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 33

นอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรค 3 ของข้อ 5 ในอนุสัญญาไม่มีบทบัญญัติที่จะห้ามผู้ขนส่งที่จะปฏิเสธการทำสัญญาว่าจ้างขนส่งหรือที่จะตั้งข้อกำหนดคกฏเกณฑ์ซึ่งไม่ขัดกับบทบัญญัติของอนุสัญญานี้"

ข้อ 13

ให้ยกเลิกข้อ 34 ของอนุสัญญาและใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 34

บทบัญญัติของข้อ 3 ถึง ข้อ 8 ที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่ง จะไม่ใช่บังคับในกรณีแห่งการขนส่งที่กระทำขึ้นในสถานการณพิเศษ นอกขอบข่ายปกติของกิจการของผู้รับขนส่งทางอากาศ

หมวด 2

ขอบข่ายของการใช้อนุสัญญาตามที่แก้ไขแล้ว

ข้อ 14

อนุสัญญารุงวอร์ซอตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารนี้ จะใช้บังคับแก่การขนส่งระหว่างประเทศตามที่นิยามไว้ในข้อ 1 ของอนุสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่า คำบลที่ส่งและคำบลที่กำหนดให้ส่งที่อ้างไว้ในข้อนี้จะต้องอยู่ภายในอาณาเขตของสองภาคที่แห่งพิธีสารนี้ หรือภายในอาณาเขตของหนึ่งภาคที่แห่งพิธีสาร โดยมีที่จอดแวะตามที่ตกลงกันแล้วในอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่ง

หมวด 3

บทสุดท้าย

ข้อ 15

ในระหว่างภาคที่แห่งพิธีสารนี้ด้วยกัน อนุสัญญารุงวอร์ซอตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก เมื่อปี ค.ศ. 1955 และพิธีสารนี้ จะนำมาใช้และตีความด้วยกันเป็นเอกสารฉบับเดียว และจะเรียกว่า "อนุสัญญารุงวอร์ซอตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975"

ข้อ 16

พิธีสารนี้จะคงเปิดให้รัฐใด ๆ ลงนามได้จนกระทั่งวันที่ใช้บังคับตามบทบัญญัติของข้อ 18

ข้อ 17

1. พิธีสารนี้จะต้องได้รับการให้สัตยาบันโดยรัฐผู้ลงนาม
2. การให้สัตยาบันแก่พิธีสารโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช่เป็นภาคีอนุสัญญารุงวอร์ซอ หรือโดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช่เป็นภาคีอนุสัญญารุงวอร์ซอตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 จะมีผลเป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญารุงวอร์ซอตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย

๑. ให้มอบสัตยาบันสารไว้กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 18

1. เมื่อรัฐผู้ลงนามจำนวน 30 รัฐได้ส่งมอบสัตยาบันสารของพิธีสารนี้ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในระหว่างรัฐนั้น ๆ ในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารฉบับที่สามสิบ พิธีสารจะใช้บังคับแก่รัฐแต่ละรัฐซึ่งให้สัตยาบัน หลังจากนั้นในวันที่เก้าสิบ นับจากวันที่ส่งมอบสัตยาบันสารของตน

2. ในทันทีที่พิธีสารเริ่มใช้บังคับ ให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ จดทะเบียนพิธีสารกับสหประชาชาติ

ข้อ 19

1. หลังจากที่พิธีสารนี้ได้ใช้บังคับแล้ว จะเปิดให้รัฐที่มีผู้ลงนามภาคยานุวัติได้
 2. การภาคยานุวัติพิธีสารนี้โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรือ โดยรัฐใด ๆ ซึ่งมีใช้ภาคีอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 จะมีผล เป็นการภาคยานุวัติอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดย พิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย

3. การภาคยานุวัติจะเป็นผลโดยการมอบภาคยานุวัติสารไว้กับรัฐบาลสาธารณรัฐ ประชาชนโปแลนด์ และจะมีผลใช้บังคับในวันที่เก้าสิบนับจากวันที่ส่งมอบภาคยานุวัติ

ข้อ 20

1. ภาคีใด ๆ แห่งพิธีสารนี้
 2. การบอกเลิกจะเป็นผลในหก เดือนนับจากวันที่รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชน โปแลนด์ได้รับหนังสือแจ้งการบอกเลิกนั้น

3. ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกัน การบอกเลิกโดยภาคีใดซึ่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ ตามข้อ 39 ของอนุสัญญานั้น หรือซึ่งพิธีสารกรุงเฮกตามข้อ 24 ของพิธีสารนั้น จะไม่หมายความว่า เป็นการบอกเลิกอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย

ข้อ 21

1. การตั้งข้อสงวนต่อพิธีสารนี้อาจกระทำได้ดังต่อไปนี้เท่านั้น

ก) รัฐหนึ่งอาจประกาศในเวลาใด โดยมีหนังสือแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ว่า อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 จะไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งบุคคล สัมภาระ และสินค้าสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทหารของคนในอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น ซึ่งขีดความสามารถในการบรรทุกของอากาศยานนั้นทั้งหมดถูกสงวนไว้โดยหรือในนามของเจ้าหน้าที่เช่นนั้นแล้ว และ

ข) รัฐใด ๆ อาจประกาศในเวลาใดให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 หรือในเวลาใดหลังจากนั้นว่าตนไม่มีข้อผูกพันต่อบทบัญญัติของอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ตราบเท่าที่บทบัญญัติเหล่านั้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ การประกาศเช่นนั้นจะมีผลในเก้าสิบวันนับจากวันที่รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ได้รับคำประกาศนั้น

2. รัฐใด ๆ ซึ่งได้ตั้งข้อสงวนตามวรรคก่อนอาจเพิกถอนข้อสงวนเช่นนั้นในเวลาใดก็ได้ โดยมีหนังสือแจ้งไปยังรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์

ข้อ 22

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์จะต้องแจ้งรัฐภาคีทั้งปวงแห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ หรืออนุสัญญานั้นตามที่แก้ไข รัฐผู้ลงนามหรือรัฐผู้การยานุวัติพิธีสารฉบับนี้ทั้งปวง ตลอดจนองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันที ให้ทราบถึงวันที่ลงนาม วันที่ส่งมอบสัตยาบันสาร หรือภาคยานุวัติสารของแต่ละรัฐ วันที่เริ่มใช้บังคับพิธีสารนี้ และข้อสนทนาที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

ข้อ 23

ในระหว่างภาคีพิธีสารนี้ด้วยกันซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์เพื่อการรวบรวมหลักเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศที่กระทำโดยบุคคลอื่นใด

นอกเหนือจากผู้ที่ทำสัญญารับขนส่ง ซึ่งได้ลงนาม ณ กัวดาลาฮารา เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค.ศ. 1961 (ต่อไปในพิธีสารนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญากัวดาลาฮารา") คำอ้างอิงใดถึง "อนุสัญญากรุงวอร์ซอว์" ที่ปรากฏในอนุสัญญากัวดาลาฮารา จะรวมถึงคำอ้างอิงถึงอนุสัญญากรุงวอร์ซอว์ตามที่แก้ไข ณ กรุงเฮก ค.ศ. 1955 และโดยพิธีสารฉบับที่ 4 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ในกรณีที่มีการขนส่งภายใต้ความตกลงดังที่อ้างไว้ในข้อ 1 วรรค ข) ของอนุสัญญา กัวดาลาฮาราอยู่ภายใต้บังคับของพิธีสารนี้

ข้อ 24

ถ้ารัฐสองรัฐหรือมากกว่านั้นซึ่ง เป็นภาคีทั้งพิธีสารนี้และพิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 หรือพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 ด้วย ให้ใช้กฎเกณฑ์ต่อไปนี้ ในระหว่างรัฐนั้น ๆ

ก) ให้ถือบทบัญญัติที่เป็นผลจากระบบที่พิธีสารนี้สถาปนาขึ้น เกี่ยวกับสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ สำคัญกว่าบทบัญญัติที่เป็นผลจากระบบที่พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 หรือพิธีสารเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 สถาปนาขึ้น

ข) ให้ถือบทบัญญัติที่เป็นผลจากระบบที่พิธีสารกรุงกัวเตมาลา ค.ศ. 1971 หรือพิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 แห่งกรุงมอนทรีล ค.ศ. 1975 สถาปนาขึ้น เท่าที่เกี่ยวข้อง คนโดยสารและสัมภาระสำคัญกว่าบทบัญญัติที่เป็นผลจากระบบที่พิธีสารนี้สถาปนาขึ้น

ข้อ 25

พิธีสารนี้คงจะเปิดให้ลงนามจนกระทั่งถึงวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1976 ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหลังจากนั้นจนกระทั่งพิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามข้อ 18 ณ กระทรวงการต่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ ในระหว่างที่พิธีสารนี้เปิดลงนาม ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะแจ้งรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนโปแลนด์ทันที ให้ทราบถึงการลงนาม และวันที่ลงนามใด ๆ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเดิมที่มีนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดย
ถูกต้องได้ลงนามพิธิสารนี้

ทำ ณ กรุงมอนทรีล เมื่อวันที่ยี่สิบห้าเดือนกันยายนปีคริสต์ศักราชพันเก้าร้อยเจ็ดสิบห้า
เป็นต้นบทหลักฐาน 4 ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ในกรณีที่มีการขัดแย้ง
ให้ใช้ต้นบทภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาที่ไทโนอนัสัญญากรุงวอร์ซอว์ ฉบับวันที่ 12 ตุลาคม
ค.ศ. 1929



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

รายชื่อประเทศผู้เข้าเป็นภาคี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

State	Warsaw Convention			Hague Protocol		
	Signature	Ratification or Adherence	Date of entry into force	Signature	Ratification or Adherence	Date of entry into force
Afghanistan		20/2/69	21/5/69		20/2/69	21/5/69
Algeria		17/8/69	17/8/69		17/8/69	17/8/69
Algeria		12/10/69	17/8/69	30/10/35	17/8/69	17/8/69
Austria	12/10/29	28/9/61	27/12/61		26/3/71	24/6/71
Bahamas		See Footnote 53	10/7/73		See Footnote 53	10/7/73
Bangladesh		See Footnote 56			See Footnote 56	
Barbados ²		8/1/70				
Belgium	12/10/29	13/7/36	11/10/36	28/9/55	27/8/63	25/11/63
Benin ¹²		9/1/62			9/1/62	1/8/63
Botswana ³						
Brazil	12/10/29	2/5/31	13/2/33	28/9/55	16/6/64	14/9/64
Brunei Darussalam ⁴		28/2/84	28/2/84			
Bulgaria		25/6/49	27/9/49		14/12/63	13/3/64
Burkina Faso		9/12/61	9/3/62			
Burma ⁵		2/1/52				
Byelorussian SSR		26/9/59	25/12/59	9/4/60	17/1/61	1/8/63
Cameroon ⁶		21/8/61			21/8/61	1/8/63
Canada		10/6/47	8/9/47	16/8/56	18/4/64	17/7/64
Chile ⁵⁷		2/3/79	31/5/79		2/3/79	31/5/79
China, People's Republic of ⁸		20/7/58	18/10/58		20/8/75	18/11/75
Colombia		15/8/66	13/11/66		15/8/66	13/11/66
Congo, People's Republic of the ¹⁰		5/1/62			5/1/62	1/8/63
Costa Rica		10/5/84	8/8/84			
Côte d'Ivoire ²¹		7/2/62			7/2/62	1/8/63
Cuba		21/7/64	19/10/64		30/8/65	28/11/65
Cyprus ¹¹		23/4/63			23/7/70	21/10/70
Czechoslovakia	12/10/29	17/11/34	15/2/35	28/9/55	23/11/57	1/8/63
Denmark	12/10/29	3/7/37	1/10/37	16/3/57	3/5/63	1/8/63
Dominican Republic		25/2/72	25/5/72		25/5/72	25/5/72
Ecuador		1/12/69	1/3/70		1/12/69	1/3/70
Egypt, Arab Republic of ⁴⁷		2/3/59		28/9/55	2/3/59	1/8/63

Warsaw Convention 1929 and Hague Protocol 1955

State	Warsaw Convention			Hague Protocol		
	Signature	Ratification or Adherence	Date of entry into force	Signature	Ratification or Adherence	Date of entry into force
El Salvador ¹³		17/9/56		28/9/55	17/9/56	1/8/63
Ethiopia		14/8/50 ¹	12/11/50			
Fiji		See Footnote 51	10/10/70		See Footnote 51	10/10/70
Finland		3/7/37	1/10/37		25/5/77	23/8/77
France	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	19/5/59	1/8/63
Gabon		15/2/69	16/5/69		15/2/69	16/5/69
Gambia ¹⁴						
Germany, Democratic Republic of ¹⁵	12/10/29	30/9/33	29/12/33	11/12/57	19/5/59	1/8/63
Germany, Federal Republic of ¹⁶	12/10/29	30/9/33	29/12/33	28/9/55	27/10/60	1/8/63
Ghana ¹⁷						
Greece	12/10/29	11/1/38	11/4/38	28/9/55	23/6/65	21/9/65
Grenada					15/8/85	13/11/85
Guatemala ⁴¹		28/7/71	26/10/71		28/7/71	26/10/71
Guinea		11/9/61	10/12/61			
Guyana ¹⁸						
Hungary		29/5/36	27/8/36	28/9/55	4/10/57	1/8/63
Iceland		21/8/48	19/11/48	3/5/63	3/5/63	1/8/63
India ¹⁹		29/1/70			14/2/73	15/5/73
Indonesia ²⁰		2/2/52				
Iran, Islamic Republic of		8/7/75	6/10/75		8/7/75	6/10/75
Iraq ⁵²		28/6/72	28/9/72		28/6/72	28/9/72
Ireland		20/9/33	19/12/33	28/9/55	12/10/59	1/8/63
Israel		8/10/49	6/1/50	28/9/55	5/8/64	3/11/64
Italy	12/10/29	14/2/33	15/5/33	28/9/55	4/5/63	2/8/63
Jamaica ²²						
Japan	12/10/29	20/5/53	18/8/53	2/5/56	10/8/67	8/11/67
Jordan ²³		17/11/69			15/11/73	13/2/74
Kenya ²⁴		7/10/64				
Korea, Democratic People's Republic of		1/3/61	30/5/61		3/11/80	2/2/81
Korea, Republic of ²⁵					13/7/67	11/10/67
Kuwait		11/8/75	9/11/75		11/8/75	9/11/75
Lao People's Democratic Republic ²⁶		14/3/56		28/9/55	9/5/56	1/8/63
Lebanon ²⁷		10/2/62			10/5/78	8/8/78

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Lesotho ⁵⁵		17/10/75	15/1/76		17/10/75	15/1/76
Liberia		2/5/42	31/7/42			
Libyan Arab Jamahiriya		16/5/69	14/8/69			
Liechtenstein		9/5/34	7/8/34	28/9/55	16/5/69	14/8/69
Luxembourg	12/10/29	7/10/49	5/1/50	28/9/55	3/1/66	3/4/66
Madagascar ²⁸		17/8/62			13/2/57	1/8/63
Malawi ²⁹		27/10/77	25/1/78		17/8/62	1/8/63
Malaysia ³⁰		3/9/70	16/9/63		9/6/71	7/9/71
Mali		26/1/61	26/4/61	16/8/62	20/9/74	19/12/74
Malta ³¹		19/2/86	21/0/64		30/12/63	29/3/64
Mauritania		6/8/62	4/11/62			
Mauritius ³²						
Mexico						
Monaco		14/2/33	15/5/33	28/9/55	24/5/57	1/8/63
Mongolia					9/4/79	8/7/79
Monrovia		30/4/62	29/7/61			
Nauru ³³		17/11/75	15/2/76			
Nepal		4/11/70	31/1/68		17/11/75	15/2/76
Netherlands, Kingdom of the ³⁴		12/2/66	13/5/66		4/11/70	31/1/68
New Zealand ³⁵	12/10/29	1/7/33	29/9/33	28/9/55	12/2/66	13/5/66
Niger ³⁶		6/4/37	5/7/37	19/3/58	21/9/60	1/8/63
Nigeria ³⁷		20/2/62			16/3/67	14/6/67
Norway	12/10/29	9/10/63			20/2/62	1/8/63
Oman		3/7/37	1/10/37	28/9/55	1/7/69	29/9/69
Pakistan ³⁸		6/8/76	4/11/76		3/5/63	1/8/63
Papua New Guinea ³⁴		26/12/69		8/8/60	4/8/87	2/11/87
Paraguay		6/11/75			16/1/61	1/8/63
Philippines		28/8/69	26/11/69		6/11/75	
Poland	12/10/29	9/11/50	7/2/51	28/9/55	28/8/69	26/11/69
Portugal		15/11/32	13/2/33	28/9/55	30/11/66	28/2/67
Qatar		20/3/47	18/6/47	28/9/55	23/4/56	1/8/63
Romania		22/12/86	22/3/87		16/9/63	15/12/63
Rwanda ³⁹	12/10/29	8/7/31	13/2/33	28/9/55	22/12/86	22/3/87
Samoa ⁶¹		1/12/64			3/12/58	1/8/63
Saudi Arabia		16/10/63	1/1/62			
Senegal		27/1/69	27/4/69		16/10/72	14/1/73
Seychelles		19/6/64	17/9/64		27/1/69	27/4/69
Sierra Leone ⁴⁰		24/6/80	22/9/80		19/6/64	17/9/64
Singapore ⁴¹		21/3/68			24/6/80	22/9/80
Solomon Islands ⁵⁸		4/9/71	3/12/71		6/11/67	4/2/68
			7/7/78			7/7/78

Warsaw Convention 1929 and Hague Protocol 1955

ศูนย์วิจัยและการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

State	Warsaw Convention			Hague Protocol		
	Signature	Ratification of Adherence	Date of entry into force	Signature	Ratification of Adherence	Date of entry into force
Somalia ⁴²						
South Africa						
Spain	12/10/29	22/12/54	22/3/55		18/9/67	17/12/67
Sri Lanka ⁷	12/10/29	31/3/30	13/2/33		6/12/65	6/3/66
Sudan ¹³		24/4/51				
Swaziland ^{41, 44}		11/2/75			11/2/75	12/5/75
Sweden					20/7/71	18/10/71
Switzerland		3/7/37	1/10/37	28/9/55	3/5/63	1/8/63
Syria ⁴⁵	12/10/29	9/5/34	7/8/34	28/9/55	19/10/62	1/8/63
Tanzania, United Republic of		13/4/64			13/4/64	
Togo		7/4/65	6/7/65			
Tonga ⁶⁰		2/7/86	30/9/80		2/7/80	30/9/80
Trinidad and Tobago ⁴⁶		31/11/77	4/6/70		31/11/77	22/5/77
Tunisia		10/5/83	8/8/83		10/5/83	8/8/83
Turkey		15/11/63	13/2/64		15/11/63	13/2/64
Uganda		25/3/78	23/6/78		25/3/78	23/6/78
Ukrainian SSR		24/7/63	22/10/63			
Union of Soviet Socialist Republics		14/8/59	12/11/59	15/1/60	23/6/60	1/8/63
United Arab Emirates	12/10/29	20/8/34	18/11/34	28/9/55	25/3/57	1/8/63
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ⁴⁸		4/4/86	3/7/86			
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for the following territories	12/10/29	14/2/33	15/5/33	23/3/56	3/3/67	1/6/67
Bermuda						
British Antarctic Territory		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
British Virgin Islands		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
Cayman Islands		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
Akrotiri and Dhekelia (Territories of Cyprus)						
Falkland Islands and Dependencies		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
Gibraltar		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
Hong Kong		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67

Montserrat		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
St Helena and Ascension		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
Turks and Caicos Islands		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67
United States of America		31/7/34 ¹	29/10/34	28/6/56	3/3/67	1/6/67
Uruguay		4/7/79	2/10/79			
Vanuatu		26/10/81	24/1/82			
Venezuela		15/6/55	13/9/55	28/8/55	26/10/81	24/1/82
Viet Nam ⁴⁹		11/10/82	9/1/83		26/8/60	1/8/63
Yemen, Arab Republic of ⁴³		6/5/82	4/8/82		11/10/82	9/1/83
Yugoslavia	12/10/29	27/5/31	13/2/33	3/12/58	6/5/82	4/8/82
Zaire, Republic of ⁹		27/7/62			16/4/59	1/8/63
Zambia ⁵⁰		25/2/72				
Zimbabwe ⁵⁵		27/10/80	25/1/81		25/3/70	23/6/70
					27/10/80	24/1/81

Reservations, see list following footnotes.

- 1 With the following territories: Papua, Norfolk Islands, New Guinea. Papua New Guinea now has its own entry.
- 2 In the Document of 8th December 1969 transmitted to the Government of the People's Republic of Poland by a note of 8th January 1970 the Government of Barbados stipulated that it considered itself bound by the provisions of the convention (before it became independent, acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 3 Before this state became independent, acceptance of the convention was made by the United Kingdom on 2nd September 1952. The question of the participation of Botswana in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the government of this state.
- 4 In its instrument of succession of 6 February 1984, received by the Government of the Polish People's Republic on 28 February 1984, the Government of Brunei Darussalam declared that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention which had been extended to its territory by the United Kingdom on 4 July 1936.
- 5 In the instrument of adherence of 20th November 1951 received by the Government of the People's Republic of Poland on 2nd January 1952 the Government of Burma stipulated that it considered itself bound uninterruptedly by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 20th November 1934).
- 6 By note of 21st August 1961 Cameroon declared that it considered itself bound by the convention and the protocol (before it became independent acceptance was effected by France: of the convention on 15th November 1932 and of the protocol on 19th May 1959).
- 7 By note of 24th April 1951 Sri Lanka (then Ceylon) declared it considered itself bound by the convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 8 With the declaration that the convention "shall of course apply to the entire Chinese territory including Taiwan".
- 9 By note of 27th July 1962 the Republic of Zaire (then the Democratic Republic of the Congo) declared that it considered itself bound by the said convention (before it became independent (on 30th June 1960) acceptance of the convention was effected by Belgium on 13th July 1936).
- 10 By note of 5th January 1962 the People's Republic of the Congo declared that it considered itself bound by the convention and the protocol (before it became independent, acceptance was effected by France: of the convention on 15th November 1932 and of the Protocol on 19th May 1959).
- 11 By note of 23rd April 1963 Cyprus declared that it considered itself bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 12 By note of 9th January 1962 Dahomey (now Benin) declared that it considered itself bound by the convention and the protocol (before it became independent, acceptance was effected by France: of the convention on 15th November 1932 and of the protocol on 19th May 1959).

Warsaw Convention 1929 and Hague Protocol 1955

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- 13 In accordance with the provisions of arts. XXI and XXIII of the said protocol ratification of (or adherence to) the protocol by a state which is not party to the said convention shall have the effect of adherence to the convention as amended by this protocol.
- 14 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934. The question of the participation of Gambia in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Gambia.
- 15 Signature and ratification of the convention have been effected by Germany. By note of 1st September 1955 the German Democratic Republic considered that it was bound by the said convention.
- 16 Signature and ratification of the convention have been effected by Germany.
- 17 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934. The question of the participation of Ghana in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Ghana.
- 18 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934. The question of the participation of Guyana in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Guyana.
- 19 By note of 29th January 1970 India declared it considered itself bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 20th November 1934).
- 20 By note of 2nd February 1952 Indonesia declared that it considered itself bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the Netherlands on 1st July 1933).
- 21 By note of 7th February 1962 the Ivory Coast declared that it considered itself bound by the convention and the protocol (before it became independent acceptance was effected by France: of the convention on 15th November 1932 and of the protocol on 19th May 1959).
- 22 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934. The question of the participation of Jamaica in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Jamaica.
- 23 By note of 17th November 1969 Jordan declared that it considered itself bound uninterruptedly by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 17th December 1937).
- 24 Kenya deposited its instrument of adherence to the said convention on 7th October 1964 with validity as from 12th December 1963 on which date it became an independent state (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 25 In accordance with the provisions of arts. XXI and XXIII of the said protocol, ratification of (or adherence to) the protocol by any state which is not a party to the convention shall have the effect of adherence to the convention as amended by the protocol.
- 26 By note of 14th March 1956 the Lao People's Democratic Republic (then Laos) declared that it considered itself bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by France on 15th November 1932).
- 27 By note of 10th February 1962 Lebanon declared that it considered itself bound by the said convention to which the trustee authorities adhered on its behalf on 26th October 1933.
- 28 By note of 17th August 1962 Madagascar declared that it considered itself bound by the said convention and said protocol (before it became independent acceptance was effected by France: of the convention on 15th November 1932 and of the protocol on 19th May 1959).
- 29 The Government of Malawi by its note of 1st June 1971 informed the Government of the Polish People's Republic that as from that date it did not consider itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929, the application of which had been extended to the territory of Malawi before the attainment of independence. On 27th October 1977, Malawi adhered to the unamended Warsaw Convention.
- 30 Before this state became independent (on 16th September 1963) acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 4th July 1936. By note of 3rd September 1970 Malaysia declared that it considered itself bound by the said Convention.
- 31 By a note from the Minister of Foreign Affairs dated 27 January 1986, received by the Government of the Polish People's Republic on 19 February 1986, the Government of Malta declared that it considered itself bound, with effect from 21 September 1964, by the provisions of the Warsaw Convention which had been extended to its territory by the United Kingdom on 3 December 1934.
- 32 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by Great Britain on 3rd December 1934. The question of the participation of Mauritius in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Mauritius.
- 33 Before this state became independent (on 31st January 1968) acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 1st August 1935; acceptance of the

- protocol was effected by Australia on 23rd June 1959. By note of 4th November Nauru declared that it considered itself bound by the provisions of the Convention and the Protocol.
- 34 In the document of ratification of The Hague Protocol it is stipulated that ratification concerns the Kingdom in Europe, Surinam, the Netherlands Antilles and Dutch New Guinea.
- 35 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 6th April 1937.
- 36 By note of 20th February 1962 Niger declared that it considered itself bound by the said convention and the protocol (before it became independent acceptance was effected by France: of the convention on 19th November 1932 and of the protocol on 19th May 1959).
- 37 By note of 9th October 1963 Nigeria declared that it considered itself bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 38 By note of 26th December 1969 Pakistan declared that it became party to the convention with effect from 14th August 1947 by virtue of the statute relating to the independence of India (International Agreements (1947)) (before it became independent, acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 20th November 1934).
- 39 By note of 1st December 1964 Rwanda declared that it considered itself bound by the said Convention (before it became independent acceptance of the Convention was effected by Belgium on 13th July 1936).
- 40 In its declaration of 6th March 1968 transmitted by note of 21st March 1968 Sierra Leone stated that it considers that it is bound by the said convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 41 In accordance with the provisions of arts. XXI and XXIII of the said protocol ratification of (or adherence to) the protocol by any state which is not a party to the convention shall have the effect of adherence to the convention as amended by this protocol.
- 42 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934. The question of the participation of Somalia in the Warsaw Convention is at present under consideration by both the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Somalia.
- 43 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 20th November 1934.
- 44 Before this state became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 2nd September 1952. The question of the participation of Swaziland in the Warsaw Convention is at present under consideration by the Government of the People's Republic of Poland as depositary and the Government of Swaziland.
- 45 By note of 13th April 1964 Syria declared that it considered itself bound by the ratification made by Egypt of the said convention on 6th September 1955 and of the said protocol on 26th April 1956.
- 46 By note of 11th March 1983 the Republic of Trinidad and Tobago declared that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention, the acceptance of which was effected on its territory by the United Kingdom on 3rd December 1934.
- 47 By note of 2nd March 1959 the Arab Republic of Egypt (then the United Arab Republic) declared that it considered itself bound by the ratifications previously made by Egypt: of the convention on 6th September 1955 and of the protocol on 26th April 1956.
- 48 According to a declaration of 3rd March 1967 made by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in accordance with art. XXV, para. 2 of the said protocol, the protocol does not apply to the following territories: Aden, Antigua, Brunei, Dominica, Grenada, Kamaran, Kuria Muria Islands, Perim, protectorate of Southern Arabia, Southern Rhodesia, St Christopher, Nevis and Anguilla, St Lucia, St Vincent, Swaziland and Tonga. Aden, Kamaran, Perim and Southern Arabia are now Southern Yemen; Kuria Muria Islands are now part of Oman; Southern Rhodesia, now Zimbabwe, Swaziland and Tonga are now independent; they all have their own entries. Antigua, Brunei Darussalam, Dominica, the Gilbert Islands, now Kiribati, Grenada, St Christopher and Nevis, St Lucia, St Vincent and Tuvalu are independent States.
- 49 France accepted the convention on behalf of Indochina on 15th November 1932. The Republic of Vietnam had adhered to the Warsaw Convention on 29th September 1958.
- 50 In its declaration of 17th February 1970 transmitted to the Government of the People's Republic of Poland on 25th March 1970 the Government of Zambia stated that it considered itself bound by the provisions of the convention (before it became independent acceptance of the convention was effected by the United Kingdom on 3rd December 1934).
- 51 Declaration dated 23rd February 1972 by Fiji that it considered itself bound upon independence (on 10th October 1970) to the rights and obligations of the United Kingdom in respect of the Warsaw Convention and the Hague Protocol of 1955 amending the said convention.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- 52 Accession by the Republic of Iraq to the Warsaw Convention and the Hague Protocol of 1955 shall, however, in no way signify recognition of Israel or entry into any relations with it.
- 53 Declaration dated 15th May 1975 by the Bahamas that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention and the Hague Protocol of 1955 by virtue of the ratification of the United Kingdom and pursuant to customary international law. The Commonwealth of the Bahamas attained independence on 10th July 1973.
- 54 By notification dated 6th November 1975 the Government of Papua New Guinea informed the Government of the People's Republic of Poland that it considered itself to be bound by the Warsaw Convention of 1929 and the Hague Protocol of 1955 (before it became independent, acceptance of the said Convention and Protocol was effected on behalf of its territory by Australia).
- 55 Lesotho, in its declaration of 3rd March 1975 by the Prime Minister and Minister for External Affairs, submitted by means of Note dated 29th April 1975 of the Lesotho High Commissioner's Office in London, has stated that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 (prior to its accession to independence, adherence to the Convention had been effected by the United Kingdom on 2nd September 1952).
- 56 The Government of the People's Republic of Bangladesh, in the declaration of the Minister of Foreign Affairs dated 13th February 1979 and received on 1st March 1979 has informed the Government of the Polish People's Republic that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 and of the Hague Protocol of 1955.
- 57 Reservation made with respect to Article 2 of the Convention, as provided in the Additional Protocol referring to Article 2 of the Warsaw Convention of 1929.
- 58 The Republic of Solomon Islands attained independence on 7th July 1978; the instrument of succession was deposited on 9th September 1981.
- 59 The Government of Zimbabwe, in the note from the Minister for External Affairs dated 10th September 1980, informed the Government of the Polish People's Republic that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929, the acceptance of which was effected on its territory by the United Kingdom on 3rd April 1935.
- 60 By letter of 31st January 1977 the government of Tonga informed the government of the Polish People's Republic that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention. Before it became independent (on 4th June 1970) acceptance was effected by the United Kingdom on 4th July 1936.
- 61 By note of 16th October, Samoa declared that it considered itself bound by the said Convention. Before it became independent (on 1st January 1962) acceptance was effected by the United Kingdom on 6th April 1937.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Warsaw Convention 1929 and Hague Protocol 1955

Reservations

- Canada has deposited the following reservation:
"Article 2, paragraph 1 of the present Convention shall not apply to international air transport effected directly by Canada."
- Chile The document of adhesion of Chile contains the reservation provided for in the Additional Protocol to Article 2 of the Warsaw Convention of 1929.
- Congo, People's Republic of the has deposited the following reservation:
"The Government of the Republic of the Congo (Brazzaville) wishes to state that, in application of the Additional Protocol (Article 2) and of Article XXVI of The Hague Protocol, it will not apply these texts
—to international air transport effected directly by the State,
—to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in the Congo, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."
- Cuba has deposited the following reservation:
"Article 2, paragraph 1 of the Convention shall not apply to international air transport effected directly by Cuba."
- Ethiopia has deposited the following reservation:
"Article 2, paragraph 1 of the Convention shall not apply to international air transport effected directly by Ethiopia."
- Malaysia has deposited the following reservation:
"... in accordance with Article XXVI of the Protocol, the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12th October 1929 as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for the military authorities of Malaysia on aircraft registered in Malaysia the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."
- The Philippines has deposited the following reservation:
"Article 2, paragraph 1 of the Convention shall not apply to international air transport effected by the Republic of the Philippines."
- The United States of America has deposited the following reservation:
"Article 2, paragraph 1 of the present Convention shall not apply to international air transport which may be effected by the United States of America or any territory or possession under its jurisdiction."
- Venezuela has filed the following reservations:
"Pursuant to the provisions of Article XXVI of the said Protocol, the Government of the Republic of Venezuela has declared that the Convention as amended by the
- Venezuela—*continued* Protocol shall not apply to the carriage of persons, goods and baggage performed for the military authorities of the Republic of Venezuela on board aircraft which are registered in Venezuela and whose entire capacity has been reserved by or on their behalf of these authorities".



ประวัติผู้เขียน

นางสาว ภัทรพร อรรถาพิช เกิดวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2506 ที่จังหวัด
กรุงเทพมหานคร จบการศึกษาจาก คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
เมื่อ พ.ศ. 2528 และสำเร็จการศึกษาจากเนติบัณฑิตยสภา เมื่อ พ.ศ. 2529
เป็นเนติบัณฑิต สมัยที่ 38 เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2529 - 30 เมษายน พ.ศ. 2531
ทำงานเป็นพนักงานฝ่ายวางแผนและวิเทศสัมพันธ์ บริษัทการบินไทย จำกัด ปัจจุบัน
ศึกษาที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตรปริญญาโทบัณฑิตสาขาวิชานิติศาสตร์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย